



**Änderung der Kantonsstrassen K 4  
und K 33a im Abschnitt Ränggloch,  
Einmündung Hergiswaldstrasse  
(Kriens) bis Horüti (Luzern)**

*Entwurf Dekret über einen Sonderkredit*

## **Zusammenfassung**

**Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, im Gebiet Ränggloch eine Änderung der Kantonsstrassen K 4 und K 33a von der Einmündung Hergiswaldstrasse in Kriens bis Horüti in Littau zu beschliessen und für die Baukosten einen Sonderkredit von 53 Millionen Franken zu bewilligen.**

Die Kantonsstrasse K 4 führt um das westliche Ende des Sonnenbergs durch das Ränggloch und verbindet Kriens mit Malters und Littau-Luzern. Sie stellt die Anbindung an das Nationalstrassennetz sicher und dient als westliche Umfahrungsmöglichkeit der Entlastung der Zentren von Kriens und Luzern. In diesem Abschnitt genügt die Kantonsstrasse den Anforderungen nicht mehr. Die Strasse ist zu schmal, hat keine Radverkehrsanlage und ist stark von Erdrutschen und Steinschlag bedroht. 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 viele Unfälle. Die Strasse muss deshalb saniert und ausgebaut werden.

Mit dem vorliegenden Projekt soll dieser Strassenabschnitt gemäss den heutigen Normen und Anforderungen saniert, verbreitert und mit einem Rad- und Gehweg ergänzt werden. Damit kann die Verkehrssicherheit, insbesondere auch für den Langsamverkehr, 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 zusammen mit dem Strassenbauprojekt realisiert werden sollen.

Der Bau der rund 160 Meter langen Brücke und der Stützmauern ist nur mit einer rund 18-monatigen Totalsperrung der Strasse für den Verkehr möglich. Die Totalsperrung löst insbesondere in der Stadt Luzern grössere Verkehrsverlagerungen aus, die durch flankierende Massnahmen eingedämmt und gelenkt werden sollen. Damit soll erreicht werden, dass der öffentliche Busverkehr durch die Verkehrsverlagerungen während der Sperrung nicht behindert wird. Der motorisierte Individualverkehr soll dort zurückgehalten werden, wo ein Stau keine negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr oder auf Siedlungsgebiete hat. Der überregionale Verkehr soll möglichst auf die Autobahn gelenkt werden.

Der Sonderkredit unterliegt der Volksabstimmung.

# Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für eine Änderung der Kantonsstrasse K 4 im Abschnitt Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) bis Horüti in den Städten Kriens und Luzern sowie der Kantonsstrasse K 33a im Abschnitt Horüti in der Stadt Luzern. Das Bauvorhaben umfasst im Wesentlichen den Neu- und Ausbau sowie die Sanierung der Kantonsstrasse und die Erstellung eines neuen Rad- und Gehwegs.

## 1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse K 4 führt um das westliche Ende des Sonnenbergs durch das Ränggloch und verbindet Kriens mit Malters und Littau/Luzern. Sie dient als westliche Umfahrungsmöglichkeit der Entlastung der Zentren von Kriens und Luzern. In diesem Abschnitt genügt die Kantonsstrasse den Nutzungsanforderungen nicht mehr. Die in den 1950er-Jahren gebaute Strasse ist für die heutigen Bedürfnisse zu schmal, hat keine Radverkehrsanlagen und ist stark von Erdbeben und Steinschlag bedroht. 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 viele Unfälle. Die Strasse muss deshalb saniert und ausgebaut werden.

Gemäss Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen ([B 137](#) vom 21. August 2018) ist für den genannten Abschnitt ein Strassenprojekt mit Ausbau und Sanierung der Strasse sowie die Erstellung einer Radverkehrsanlage vorgesehen (Priorität Topf A). Die Radverkehrsanlage ist zudem im kantonalen Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 2009; vgl. Planungsbericht [B 119](#) vom 7. Juni 2000) in 2. Priorität enthalten.

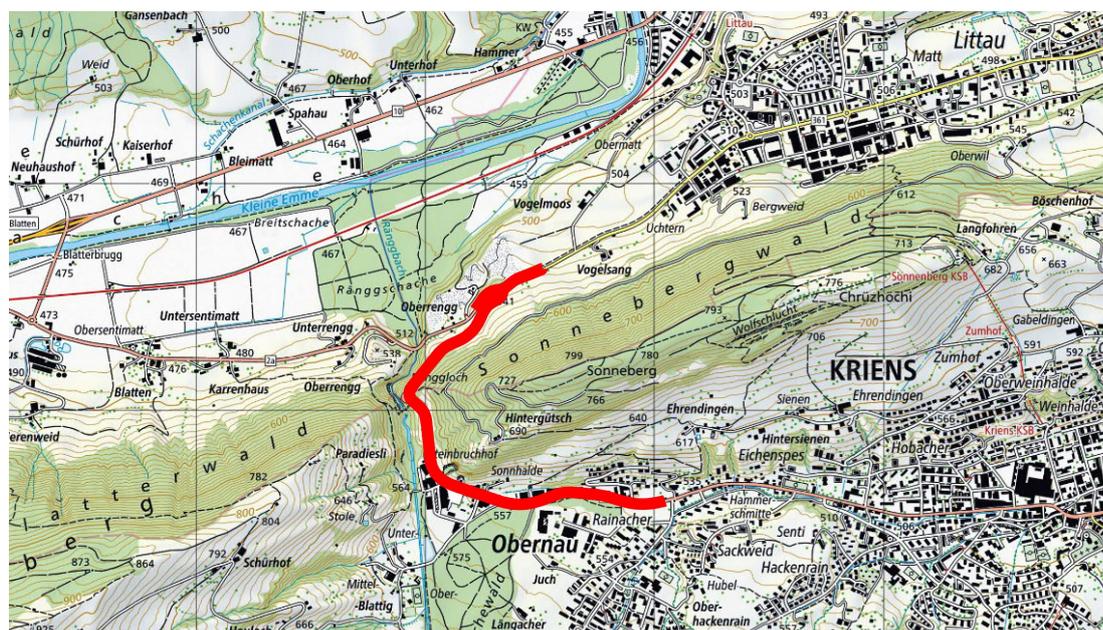


Abb. 1: Übersichtsplan mit Rot eingezeichnetem Projektperimeter

## 2 Bedürfnis

Die Kantonsstrasse ist im Projektperimeter im Wesentlichen immer noch auf dem Stand der Jahre 1955 und 1957. Die Strasse wurde damals als Gemeindestrasse auf eine Breite von sechs Meter ausgebaut. Nur in den zum Teil engen Kurven wurde die Strasse etwas breiter ausgeführt. Seither erfolgten nur geringe Ausbauten auf der Krienser Seite, insbesondere zugunsten des Fussgängerverkehrs. So ist auch heute noch eine Gehwegverbindung im Abschnitt zwischen der Einmündung Hergiswaldstrasse und der Gewerbezone Steibruchhof nur in Teilen vorhanden.



Abb. 2: Rengglochstrasse vor Einmündung Blattigstrasse

Der Abschnitt zwischen Ranggloch und Horüti befindet sich gemäss Gefahrenkarte der Stadt Luzern, Ortsteil Littau, in der Zone mit erheblicher Gefährdung. Es muss dort mit häufigen Spontanrutschungen und Hangmuren gerechnet werden. Weiter ist örtlich Stein- und Blockschlag zu erwarten. Vorab talseits der Strasse ist überdies mit Felsstürzen mit einem Volumen von einigen hundert Kubikmetern zu rechnen. Insgesamt resultiert für den Abschnitt Ranggloch bis Horüti auf der Kantonsstrasse K 4 eine mittlere bis erhebliche Gefährdung durch Rutschungen und Felsstürze. Zum Schutz der Strasse vor Naturgefahren mussten im Lauf der Jahre verschiedene Schutzbauwerke erstellt werden (Bodennetze, Schutzzäune, Palisaden, Murgangsperrern usw.). Die Strasse muss in den kritischen Bereichen vermessungstechnisch überwacht werden, damit Deformationen rechtzeitig erkannt und Massnahmen ergriffen werden können. In den letzten Jahren mussten verschiedentlich Sofortmassnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Diese Arbeiten waren jeweils mit Verkehrsbehinderungen oder Totalsperrungen während der Nacht verbunden. Im Juni 2002 führten Rutschungen und Murgänge im Zuge von Starkniederschlägen zu einer zehntägigen Sperrung der Kantonsstrasse.



*Abb. 3: Abschnitt Ränggloch–Horüti, Murgang vom 6. Juni 2002*

Die Bedeutung der Kantonsstrasse für den Agglomerationsverkehr um Luzern und insbesondere für die Erschliessung von Kriens ist ausgewiesen. Zurzeit weist die Strasse einen durchschnittlichen werktäglichen Verkehr von rund 9500 Fahrzeugen auf. Neben der Verbindungsfunktion zwischen Kriens, Littau-Luzern und Malters hat die Kantonsstrasse K 4 als einzige Westumfahrung von Luzern auch eine grosse Bedeutung als Entlastungs- und Ausweichroute bei Staus und Bauarbeiten.



*Abb. 4: Blick auf den Abschnitt Kurve Ränggloch (rechts) bis Horüti (links)*

### **3 Planung**

Das Projekt zum Ausbau und zur Sanierung der Strasse über das Ränggloch wurde in zwei Hauptphasen geplant:

#### *Phase 1: Vorstudie und Vorprojekt*

In der Phase Vorstudie wurde von 2011 bis 2014 die optimale Linienführung der Kantonsstrasse K 4 im Projektperimeter Kriens, Luzern und Malters erarbeitet. Das Projekt zum Abschnitt Ränggloch wurde anschliessend im Jahr 2015 zu einem Vorprojekt ausgearbeitet.

#### *Phase 2: Bauprojekt und Bewilligungsverfahren*

Unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung wurde das Vorprojekt zu einem Bauprojekt weiterentwickelt und vor allem bezüglich der technischen Lösung und der Kosten optimiert. Dazu wurden auch zusätzliche Baugrunduntersuchungen durchgeführt.

Auf den Abschluss der Planungs- und Bewilligungsphase wird die Realisierungsphase mit folgenden Schritten folgen:

- Ausschreibung und Vergabe,
- Erarbeitung des Ausführungsprojekts,
- Ausführung und örtliche Bauleitung,
- Inbetriebnahme und Abschluss.

Ihr Rat hat den Planungs- und Sonderkredit in der Höhe von 5 Millionen Franken für die Phase 2 sowie für die Ausschreibung und das Ausführungsprojekt (Botschaft [B 36](#) vom 22. März 2016) am 12. September 2016 bewilligt. In dieser Botschaft haben wir Sie auch über die Planungsergebnisse der Phase 1 informiert.

### **4 Projekt**

#### **4.1 Ziele**

Mit dem Projekt soll die gesamte Strassenanlage erneuert und gemäss den heutigen Normen und Anforderungen ausgebaut werden. Dies beinhaltet unter anderem die Anpassung des geometrischen Normalprofils, die Sanierung oder den Neubau sämtlicher sanierungsbedürftiger Strassenbestandteile und die Erstellung einer durchgehenden Radverkehrsanlage. Mit dem Projekt soll auch ein nachhaltiger Schutz gegen gravitative Naturgefahren realisiert werden. Damit kann die Verkehrssicherheit und -qualität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, insbesondere aber für den Langsamverkehr, verbessert und die Verfügbarkeit der Anlage erhöht werden.

Die Bauarbeiten sind so zu begleiten, dass die Auswirkungen der Verkehrsverlagerungen auf die Agglomeration verträglich bleiben. Entsprechende flankierende Massnahmen sind deshalb integrierende Bestandteile des Projekts.

#### **4.2 Massnahmen**

##### **4.2.1 Endausbau**

Um die Ziele zu erreichen, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Neu- und Ausbau der Kantonsstrasse auf einer Länge von 2,15 Kilometer auf eine Breite von 7,0 Meter,

- neue Strassenlage im Ausserortsbereich auf einer Länge von 1,15 Kilometer,
- Bau einer Lehnbrücke Ränggloch und von Stützmauern zum nachhaltigen Schutz der Strasse vor Naturgefahren,
- Erstellung eines Rad- und Gehwegs von mindestens 3,0 Meter Breite auf der gesamten Länge des Projektperimeters (vgl. Abb. 12 und 13 im Anhang 7),
- Umgestaltung des Knotens Horüti zu einem Kreisels mit 36 Meter Durchmesser (vgl. Abb. 10 und 11 in Anhang 7),
- Bau von drei Mittelinseln als Querungshilfe für die Fussgänger im Innerortsbereich,
- Neubau der Strassenentwässerungsanlagen,
- Massnahmen zur langfristigen Pflege des Schutzwaldes,
- verschiedene ökologische Ausgleichsmassnahmen (u.a. zwei Kleintierdurchlässe),
- Anpassung von privaten Grundstückszufahrten.



Abb. 5: Visualisierung des Projektabschnitts Rängglochkurve bis Kreisels Horüti mit Lehnbrücke Ränggloch.

#### 4.2.2 Totalsperrung und flankierende Massnahmen während der Realisierung

Die Bauarbeiten auf der Verbindungsachse zwischen Blatten und Littau (Bau des Kreisels Horüti) und im Innerortsbereich von Kriens können unter Aufrechterhaltung des Verkehrs, im einspurigen Betrieb mit Lichtsignalanlage, ausgeführt werden. Die Realisierung der rund 160 Meter langen Brücke und zahlreicher Stützmauern ist hingegen nur mit einer Totalsperrung der Rängglochstrasse auf diesem Abschnitt möglich. Nur so können die Sicherheit der Strassenbenützerinnen und -benützer und die Baustellensicherheit gewährleistet werden. Bauen unter Verkehr ist mit den erforderlichen leistungsfähigen Grossgeräten (z.B. mit Bohrgeräten der 100-Tonnen-Klasse) nicht möglich. Für das Aufstellen des Geräts, für den Arbeitsbereich und für die notwendigen Materialtransporte wird die ganze Strassenbreite benötigt. Mit dem Bau des ersten Brückenpfeilers wird die Strasse für den Verkehr unterbrochen und laufend mit dem Baufortschritt zurückgebaut.

Die Totalsperrung wird insbesondere in der Stadt Luzern grössere Verkehrsverlagerungen auslösen, die durch flankierende Massnahmen minimiert werden sollen. Für die Umsetzung des Dosierungs- und Wegweisungskonzepts werden folgende Massnahmen ergriffen:

- Bau einer rund 270 Meter langen provisorischen Busspur auf der Kantonsstrasse K 33a, Stadt Luzern (Littau), Abschnitt Grenzhof bis Rönrimoos,
- Bau einer rund 110 Meter langen provisorischen Busspur auf der Ritterstrasse (Gemeindestrasse), Stadt Luzern (Littau), Abschnitt Ruopigermoos,
- Inbetriebnahme der Lichtsignalanlage auf der Busspur auf der Kantonsstrasse K 10, Rothenstrasse (Reussbühl), Viscosesteg,
- zusätzliche Dosierungen auf den Einfallsachsen der Stadt Luzern von Westen her.

Mit den flankierenden Massnahmen soll erreicht werden, dass der öffentliche Busverkehr durch die Verkehrsverlagerungen während der Sperrung nicht behindert wird. Der motorisierte Individualverkehr soll dort zurückgehalten werden, wo ein Stau keine negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr oder auf Siedlungsgebiete hat. Der überregionale Verkehr soll möglichst auf die Autobahn gelenkt werden (vgl. Anhang 6).

Die Totalsperrung betrifft auch die Radfahrenden, die den besagten Abschnitt bisher als direkte Verbindung zwischen Kriens und Malters respektive Littau genutzt haben. Sie sollen auf die attraktivste Route durch die Stadt Luzern geführt werden. Andere Alternativrouten bestehen nicht oder weisen eine sehr grosse Höhendifferenz auf.

Über die Sperrung der Kantonsstrasse wird sowohl im Vorfeld als auch während der Sperrung über verschiedene Kanäle informiert. Zur Beurteilung der konkreten Auswirkungen der Sperrung und zur Festlegung von allfälligen weiteren Massnahmen wird eine Begleitgruppe eingesetzt. Diese Massnahmen haben sich bereits bei der Gesamtanierung des Cityrings (Autobahn A2) und beim Umbau des Seetalplatzes bewährt.

#### **4.3 Abstimmung mit Nachbarprojekten**

Das Projekt ist abgestimmt auf die beiden Nachbarprojekte gemäss Bauprogramm ([B 137](#)) 2019–2022 für die Kantonsstrassen:

- K 4, Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse (inkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit Sanierung Strasse (dieses Projekt ist im Bewilligungsverfahren),
- K 33a, Luzern, Tschuopis – Horüti (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage (dieses Projekt ist rechtskräftig).

Die Bauarbeiten sollen mit dem Ausbau der Kantonsstrasse K 33a im Abschnitt Tschuopis – Horüti (exkl.) koordiniert werden (Botschaft [B 27](#) vom 11. Februar 2020). So können Synergien bezüglich Baustelleninstallation, Materialbewirtschaftung und der Erstellung von einzelnen Bauteilen genutzt werden. Mit Entscheid vom 11. Februar 2020 hat unser Rat das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 33a bewilligt. Ihr Rat hat am 22. Juni 2020 die Ausführung zusammen mit dem erforderlichen Sonderkredit bewilligt. Die Referendumfrist ist am 26. August 2020 unbenützt abgelaufen.

Dank der gleichzeitigen Realisierung des erstgenannten Projekts in Kriens können die Verkehrsbehinderungen bei der dortigen Baustelle im Zuge der starken Verkehrsabnahme während der Sperrung reduziert werden.

## **5 Auflage- und Bewilligungsverfahren**

### **5.1 Planaufgabe**

Die Planaufgabe fand vom 7. bis 26. März 2018 auf den Stadtverwaltungen Kriens und Luzern statt. Zudem fand eine Teilneuaufgabe vom 29. Januar bis 17. Februar 2020 auf der Stadtverwaltung Kriens sowie vom 20. Mai bis 8. Juni 2020 auf der Stadtverwaltung Luzern statt. Insgesamt wurden 14 Einsprachen erhoben. Davon konnten sechs gütlich erledigt werden. Die restlichen acht Einsprachen hat unser Rat mit Entscheid vom 27. November 2020 abgewiesen, soweit darauf einzutreten war und sie nicht als erledigt erklärt werden konnten. Ein Teil der abgewiesenen Einsprachen richtete sich gegen die geplante Totalsperrung der Kantonsstrasse während rund 18 Monaten. Wie in Kapitel 4.2.2 dieser Botschaft ausgeführt wurde, ist eine Totalsperrung aus technischen Gründen zwingend.

### **5.2 Stellungnahme der Stadträte Kriens und Luzern**

Der Stadtrat Luzern stimmte dem Projekt am 25. Oktober 2017 zu. Es wird der zum Zeitpunkt der Ausführung durch den Kanton Luzern als geeignet beurteilte Deckbelag eingesetzt. Der Stadtrat Luzern hat am 25. März 2020 die Bewilligung für die provisorische Busspur auf der Ritterstrasse (Gemeindestrasse 1. Klasse) als flankierende Massnahme während der Strassensperrung Ränggloch erteilt.

Auch der Stadtrat Kriens stimmte dem Projekt grundsätzlich zu (Stellungnahme vom 17. November 2017). Zur lärmrechtlichen Beurteilung des Projekts sowie zum Fahrbahnbelag hatte der Stadtrat Einsprache erhoben, welche als erledigt erklärt werden konnte.

### **5.3 Stellungnahmen der Amtsstellen**

Die beteiligten kantonalen Amtsstellen wie auch die Kantonspolizei stimmen dem Projekt zu. Ihre Anliegen sind im Projekt berücksichtigt worden.

### **5.4 Beurteilung des Projekts**

Das Strassenprojekt ist im öffentlichen Interesse, notwendig, zweck- und verhältnismässig. Die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität werden für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer verbessert. Das Projekt berücksichtigt die örtlichen Gegebenheiten, die Anliegen der Städte Luzern und Kriens, der Grundeigentümerinnen und -eigentümer, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Amtsstellen unter Beachtung der gesetzlichen und finanziellen Vorgaben bestmöglich.

### **5.5 Projektbewilligung**

Mit Entscheid vom 27. November 2020 hat unser Rat das Projekt für die Änderung der Kantonsstrasse K 4 im Abschnitt Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) – Horüti in der Stadt Kriens und der Stadt Luzern sowie der Kantonsstrasse K 33a im Abschnitt Horüti in der Stadt Luzern bewilligt, alle weiteren dafür erforderlichen Bewilligungen erteilt sowie die noch offenen acht Einsprachen abgewiesen. Der Ausführungsbeschluss und die Bewilligung des erforderlichen Sonderkredits obliegen Ihrem Rat. Der Sonderkredit unterliegt der Volksabstimmung.

## 6 Kosten

Ihr Rat hat in der Session vom 12./13. und 19. September 2016 den Kosten für die Phase 2 (Planung Bauprojekt und Bewilligungsverfahren; [Botschaft B 36](#) vom 22. März 2016) sowie den Planerarbeiten für die Ausschreibung und das Ausführungsprojekt zugestimmt und den Planungs- und Sonderkredit in der Höhe von 5 Millionen Franken bewilligt. Vorgängig hat unser Rat bereits Ausgaben in der Höhe von 1,4 Millionen Franken für die Vorbereitung des Projekts beschlossen.

Der beantragte Sonderkredit umfasst die Kosten für die weiteren Projektierungsarbeiten und für die Realisierung des Projekts, und unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Kosten- voranschlag:	Erwerb von Grund und Rechten	Fr.	1'700'000.–
	Baukosten	Fr.	41'300'000.–
	Honorare	Fr.	2'100'000.–
	Unvorhergesehenes	Fr.	<u>4'200'000.–</u>
	Total	Fr.	49'300'000.–
	MwSt. 7,7 % *	Fr.	3'665'200.–
	Rundung	Fr.	34'800.–
	<b>Gesamtkosten</b>	<b>Fr.</b>	<b><u>53'000'000.–</u></b>

Kostengenauigkeit ± 10 Prozent, Preisbasis Oktober 2019.

\* Vom Landerwerb sind nur die Nebenkosten mehrwertsteuerpflichtig.

## 7 Finanzierung

Die Kosten für das Vorhaben sind im Kapitel 5.3 des Aufgaben- und Finanzplans 2021–2024 ([B 50](#) vom 17. August 2020) mit 50 Millionen Franken unter der Position 12 im Topf A eingestellt. Das Projekt wird aus den zweckgebundenen Mitteln für das Strassenwesen finanziert. Die auf 53 Millionen Franken veranschlagten Kosten des Bauvorhabens sind dem BUKR 2050, Konto 5010 0003, CO-Objekt 2050 200 003, Projekt 10572, zu belasten.

Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. Generation (Massnahme LV-1.1c) im Bereich Langsamverkehr mit anrechenbaren Investitionskosten von total 4,87 Millionen Franken (exkl. MwSt., Preisbasis 2005). Für das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation beträgt der Mitfinanzierungsanteil des Bundes aufgrund der Programmwirkung 35 Prozent. Der Bundesbeitrag wird der Strassenrechnung, BUKR 2050, Konto 6300 0001, CO-Objekt 2050 200 003, Bundesbeiträge, gutgeschrieben.

## 8 Ausführung

Nach unserer Projektbewilligung, der Beschlussfassung durch Ihren Rat und der Volksabstimmung ist folgender Zeitplan vorgesehen:

2020/2021:	Ausarbeitung Ausführungsprojekt, Ausschreibung der Baumeisterarbeiten
2021:	Erwerb von Grund und Rechten
2022:	Baubeginn / Vorarbeiten (Bauzeit rund ein Jahr)

2023/2024: Sperrung Ränggloch, Hauptbauarbeiten inkl. Bereich innerorts Kriens

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass keine Rechtsmittel ergriffen werden und dass die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

## **9 Bauprogramm**

Im geltenden Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen ([B 137](#)) ist das Projekt für den Ausbau der Kantonsstrasse wie folgt beschrieben:

K 4/33 a Kriens/Luzern, Ränggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) – Horüti (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage.

Im Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen sind für das Strassenprojekt 50 Millionen Franken vorgesehen. Dieser Betrag wird im vorliegenden Dekretsentwurf unter Berücksichtigung des bereits bewilligten Planungskredits um 9,4 Millionen Franken überschritten. Grund dafür ist die grobe Kostenschätzung bei der Erstellung des Bauprogramms. Als kostenerhöhend wirken sich die aufwendigen Kunstbauten aufgrund der Topografie und der schwierigen Geologie aus.

## **10 Antrag**

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf zuzustimmen.

Luzern, 27. November 2020

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Reto Wyss

Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

**Dekret  
über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrassen K 4 und K 33a, Abschnitt Ränggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) bis Horüti, Städte Kriens und Luzern**

vom

*Der Kantonsrat des Kantons Luzern,*

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 27. November 2020,

*beschliesst:*

1. Dem Projekt für die Änderung der Kantonsstrassen K 4 und K 33a im Abschnitt Ränggloch (Einmündung Hergiswaldstrasse [exkl.] bis Horüti in den Städten Kriens und Luzern), für die Änderung der Kantonsstrasse K 10 (Rothenstrasse, Viscosestäg, Stadt Luzern) und für die provisorische Änderung der Kantonsstrasse K 33a (Grenzhof – Rönningmoos, Stadt Luzern) wird zugestimmt und dessen Ausführung wird beschlossen.
2. Der erforderliche Sonderkredit von 53 Millionen Franken (Preisstand Januar 2018) wird bewilligt.
3. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

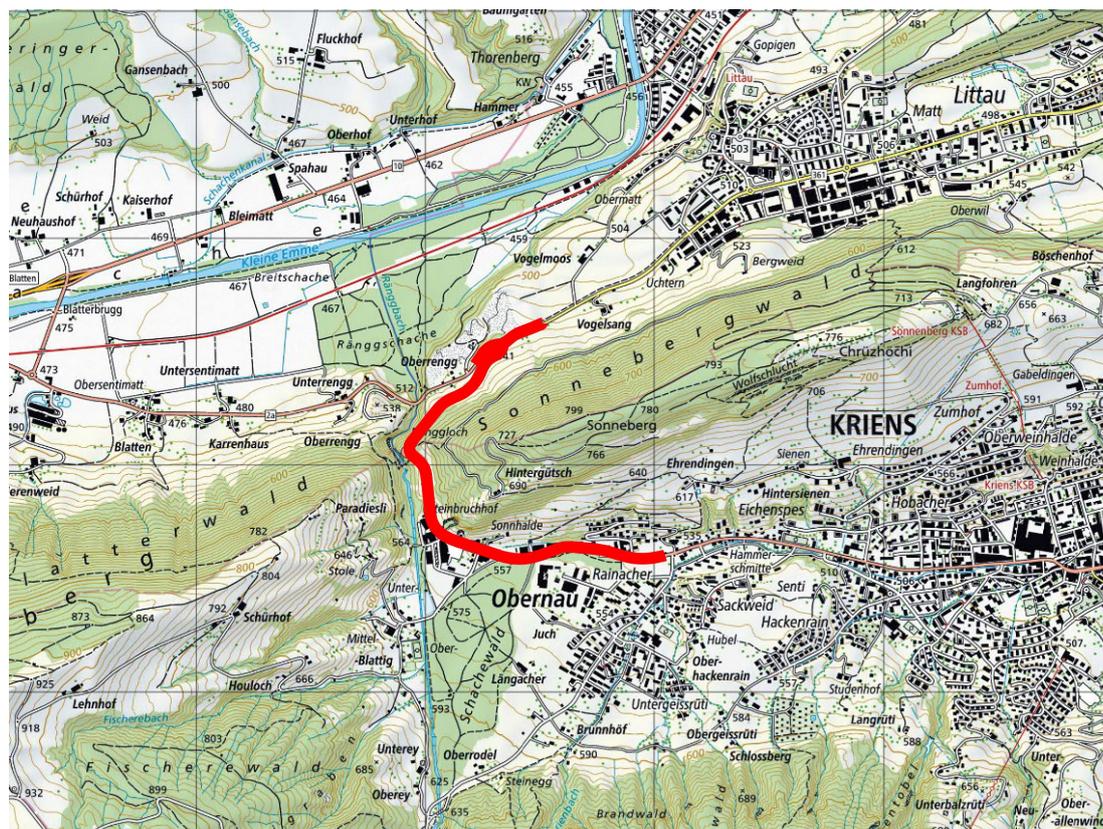
Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

### **Beilagenverzeichnis**

Anhang 1	Übersichtsplan
Anhang 2	Situationsplan mit den Fotostandorten
Anhang 3	Fotodokumentation
Anhang 4	Typische Schnitte
Anhang 5	Querschnitt Realisierung Pfeilerfundament
Anhang 6	Wegweisungs- und Dosierungskonzept während der Sperrung
Anhang 7	Visualisierungen Projekt

# Übersichtsplan





**Fotodokumentation**



*Foto 1: Blick Richtung Rengglochstrasse mit Haus Stampfeli*



*Foto 2: Rengglochstrasse, Abschnitt Schachewald*



*Foto 3: Rengglochstrasse, Bereich provisorische Sanierung nach Rissbildung in Fahrbahn*



*Foto 4: Rengglochstrasse mit Rängglochkurve*



*Foto 5: Rengglochstrasse Seite Luzern im Bereich Steilhang*

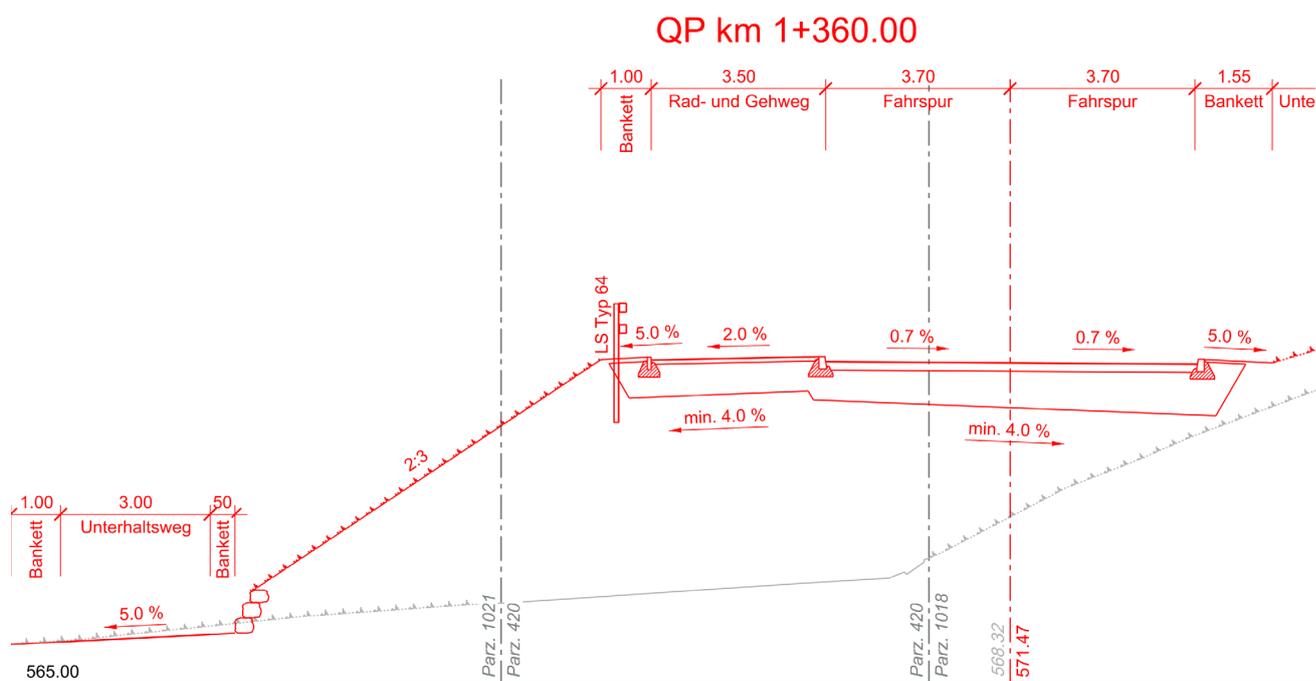
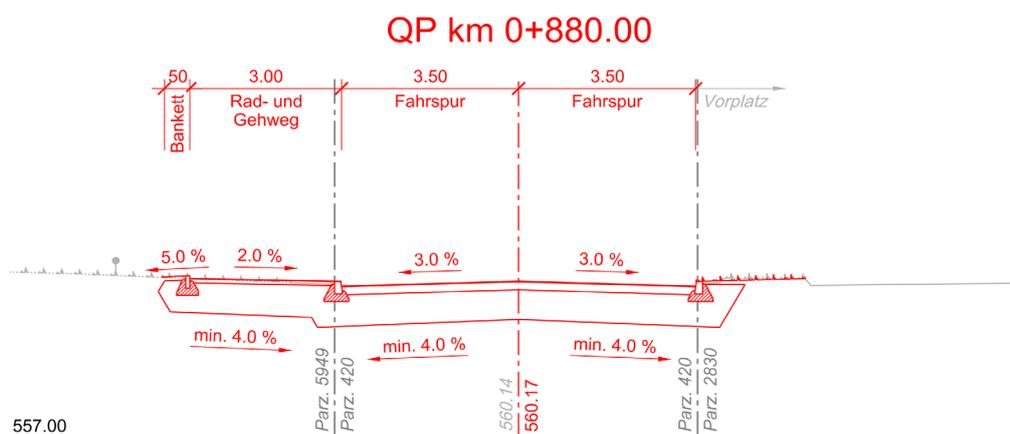
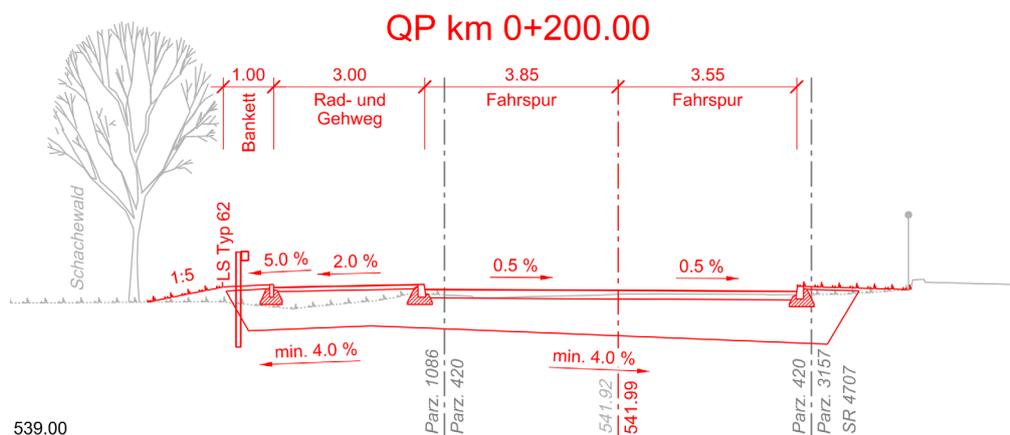


*Foto 6: Knoten Horüti*

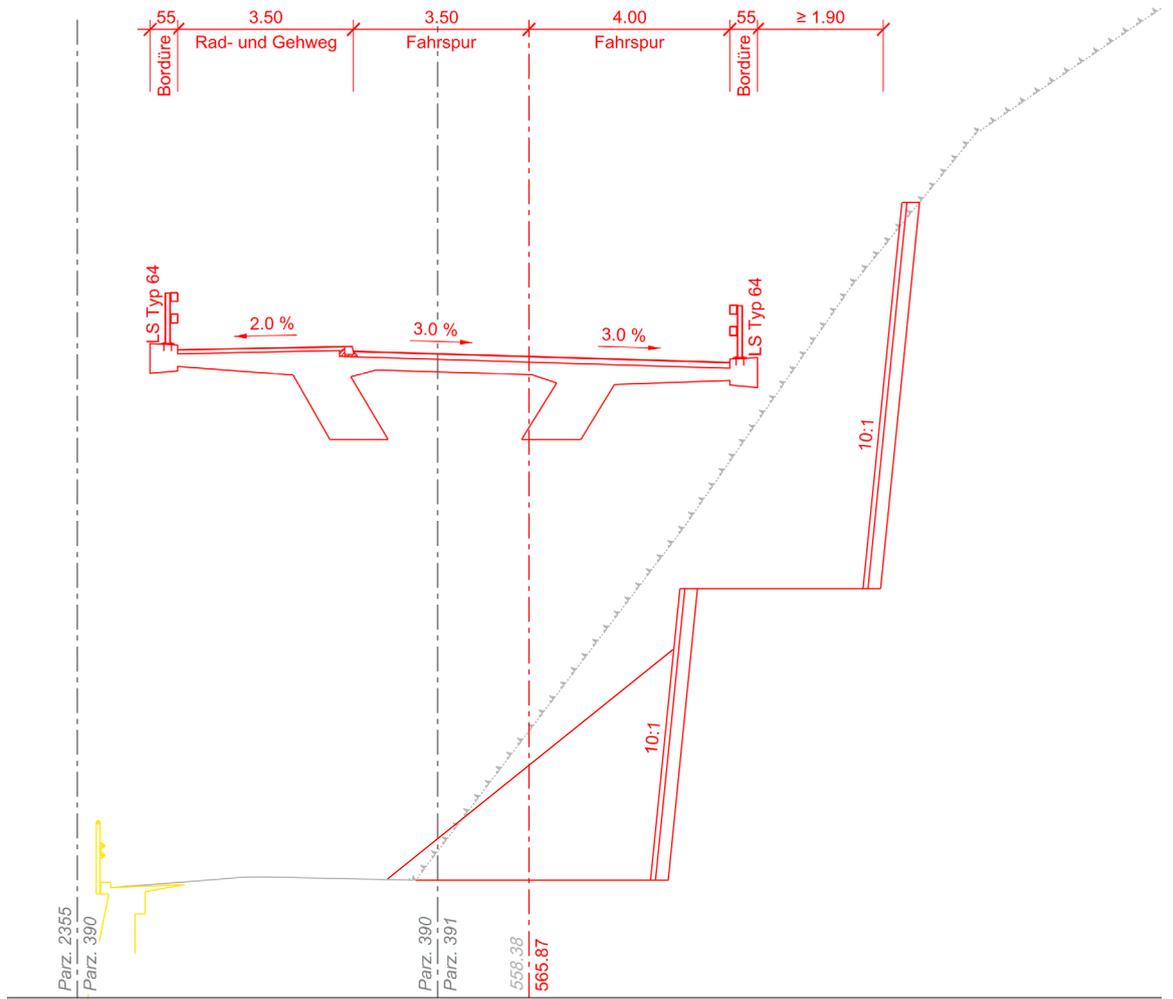


*Foto 7: Fortsetzung der K 33a Richtung Malters mit Blick auf die ansteigende K 4 Richtung Kriens*

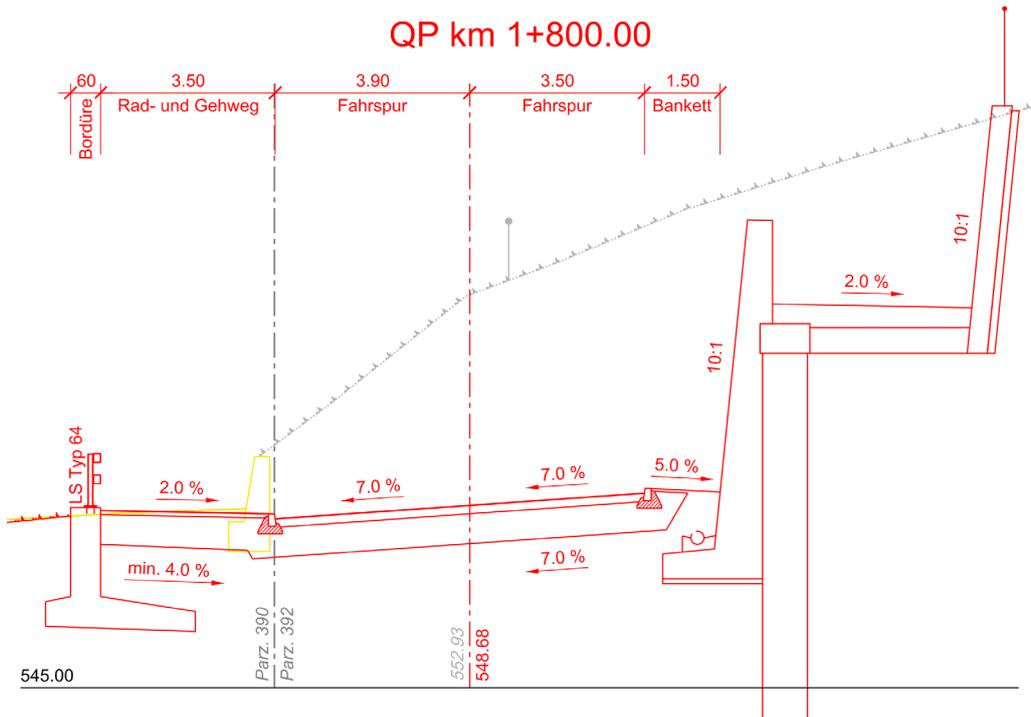
Typische Schnitte



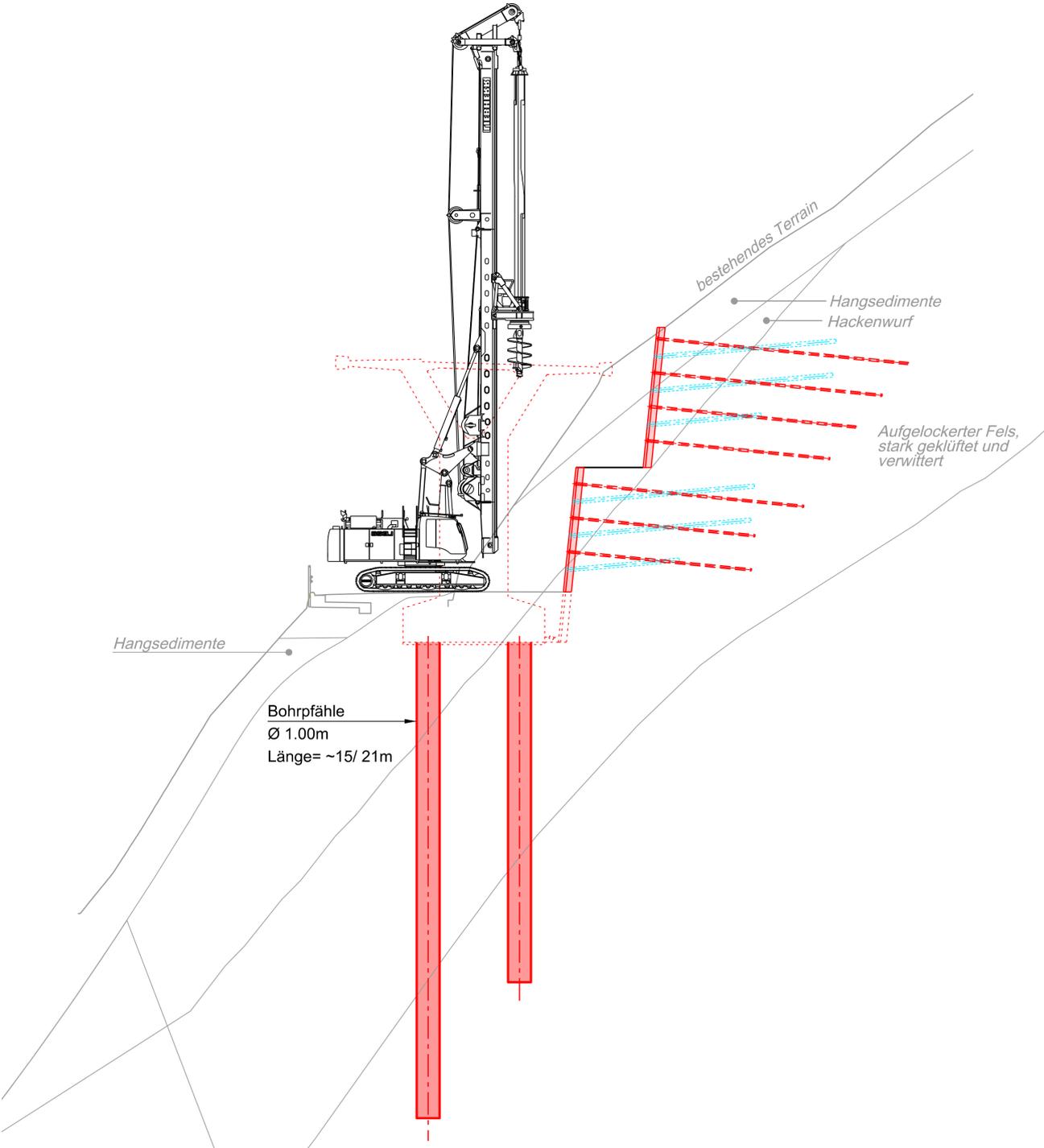
QP km 1+480.00



QP km 1+800.00



**Querschnitt Realisierung Pfeilerfundament**



Wegweisungs- und Dosierungskonzept während der Sperrung

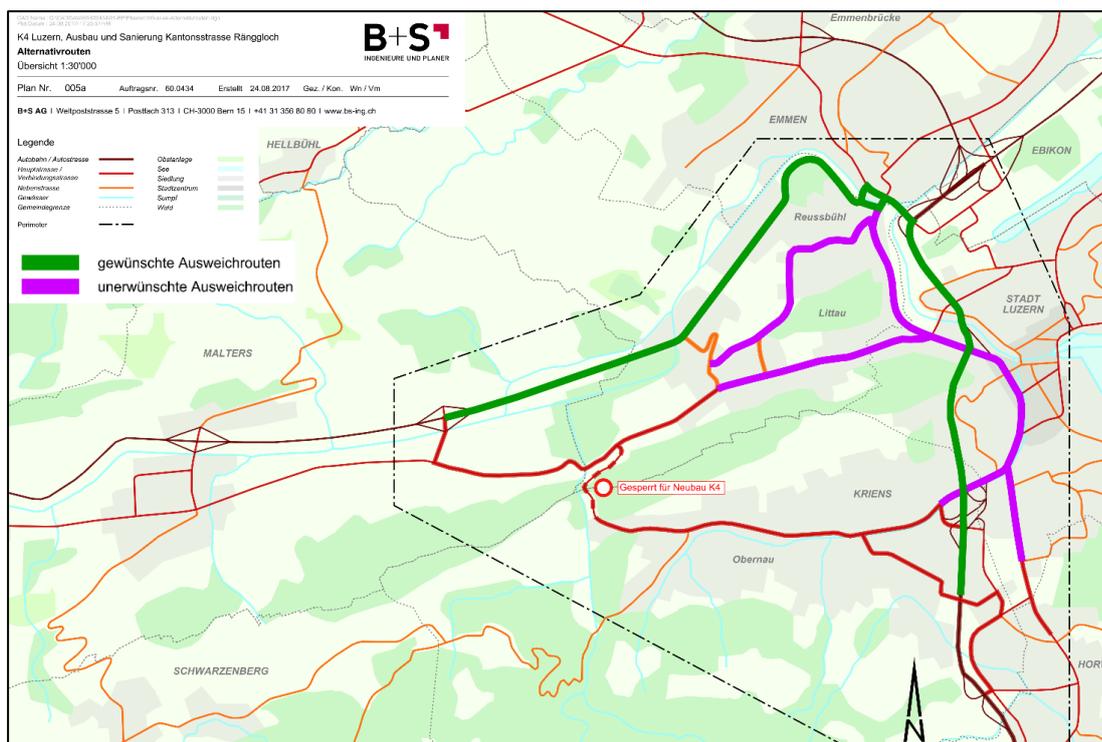


Abb. 6: Erwünschte (grün) und unerwünschte (violett) Ausweichrouten

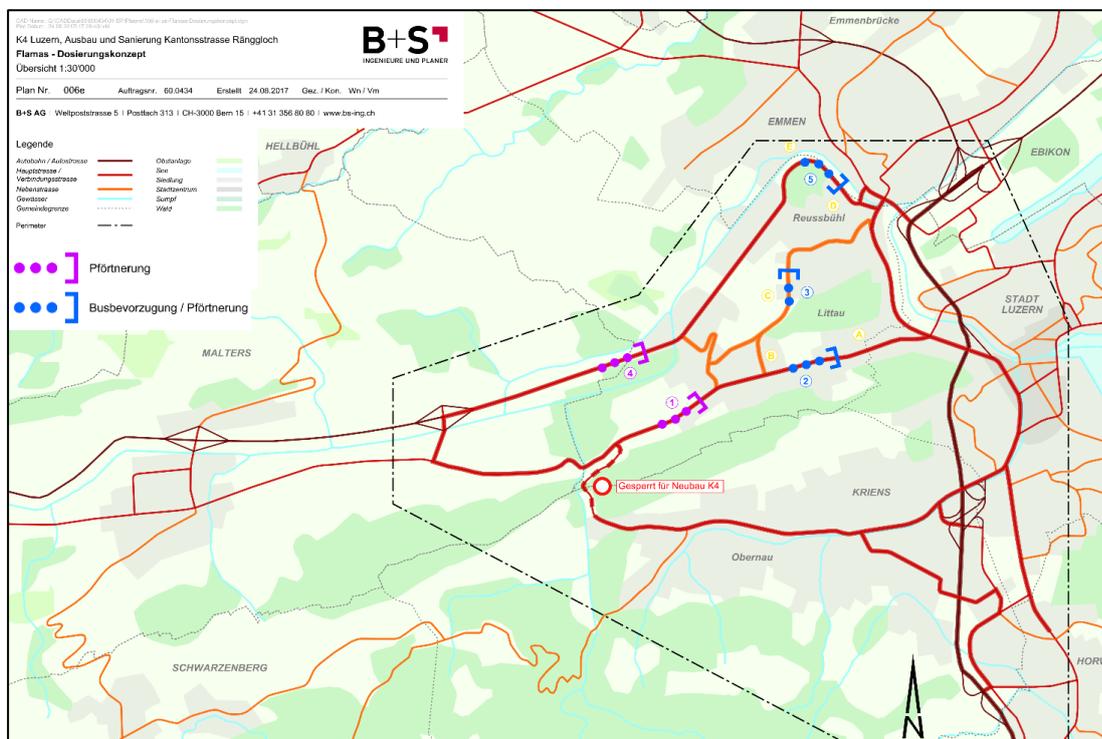


Abb. 7: Übersicht Lichtsignalanlagen zur Pförtnerung und/oder Busbevorzugung

**Visualisierungen Projekt**



*Abb. 8: Ist-Situation Rängglochkurve bis Knoten Horüti*



*Abb. 9: Visualisierung Projektabschnitt Rängglochkurve bis Kreisel Horüti mit Lehnenbrücke Ränggloch*



*Abb. 10: Ist-Situation Knoten Horüti*



*Abb. 11: Visualisierung Kreisel Horüti mit Anschlussprojekt Richtung Littau*



*Abb. 12: Visualisierung Rängglochkurve, Seite Kriens*



*Abb. 13: Visualisierung Kantonsstrasse mit Rad- und Gehweg vor Rängglochkurve in Richtung Littau*



**Staatskanzlei**

Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33  
[staatskanzlei@lu.ch](mailto:staatskanzlei@lu.ch)  
[www.lu.ch](http://www.lu.ch)