

Luzern, 27. Mai 2025

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 349**

Nummer: A 349
Protokoll-Nr.: 584
Eröffnet: 27.01.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Albrecht Michèle und Mit. über die Situation auf den Krienser Hauptverkehrsachsen nach der Wiedereröffnung des Ränggloch

Zu Frage 1: *Verkehrslenkung*: Wie wird die Verkehrsführung insbesondere Richtung Littau und Kriens gestaltet?

Gemäss Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen sind im Abschnitt Zentrum Kriens (exkl.) bis Luzern Tschuopis folgende drei Strassenprojekte enthalten, die aktuell in der Ausführung sind:

- K 4 Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse
- K 4/33a Kriens/Luzern, Ränggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.) – Hohrüti (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage
- K 33a Luzern, Hohrüti – Tschoupis, Erstellen Radverkehrsanlage

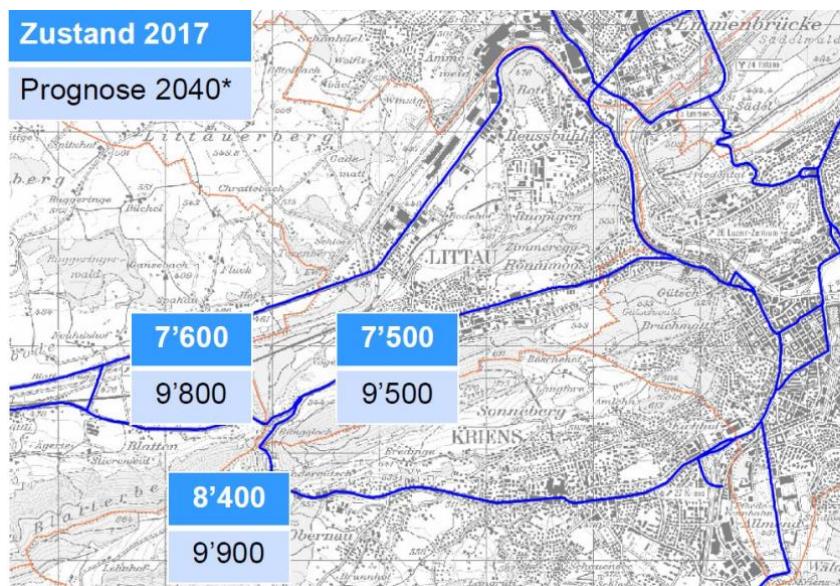
Das Projekt auf der Obernauerstrasse stellt durch die vorgesehenen Massnahmen zur Verkehrssteuerung den Verkehrsfluss für den öffentlichen Verkehr im Projektabschnitt sicher. So sollen nur so viele Fahrzeuge in die Obernauerstrasse zufahren, wie bewältigt werden können. Der Verkehr aus der Rengglochstrasse, der Zumhofstrasse, dem Hobacherweg sowie der St. Niklausengasse wird dazu mit Lichtsignalanlagen gesteuert werden. Diese Anlagen werden zurzeit realisiert und erlauben eine bevorzugte Führung des öffentlichen Verkehrs.

In Richtung Obernau / Littau findet keine Dosierung statt, da im Projektabschnitt die verkehrlichen Kapazitäten genügen.

Zudem wurde nach der erfolgten Projektbewilligung zum Projekt Ränggloch Ende 2020 die Aufnahme einer neuen Buslinie zwischen Malters und Kriens beschlossen. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) hat in der Folge ein Projekt zu den für einen stabilen und attraktiven Betrieb notwendigen Infrastrukturmassnahmen ausgearbeitet. Diese beinhalten auf der Rengglochstrasse eine Busspur vor dem Knoten Hergiswaldstrasse in Richtung Zentrum Kriens sowie Bushaltestellen im Stampfeli und Schachenwald.

Zu Frage 2: *Verkehrsaufkommen*: Wird nach der Wiedereröffnung mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen gerechnet? Welche Massnahmen werden getroffen, um eine übermassige Belastung der Krienser Hauptverkehrsachsen (beidseitig) zu verhindern? Sind Massnahmen wie Verkehrsdosierung, GPS-Lenkung oder der Ausbau von Lichtsignalanlagen vorgesehen, um die Verkehrsflüsse effizient zu steuern und die Lebensqualität in Kriens zu bewahren?

Die Dienststelle vif rechnet gemäss dem Gesamtverkehrsmodell für den Kanton Luzern (GVM-LU) mit einer Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) im Abschnitt Ränggloch bis 2040 gegenüber dem Zustand 2017:



*durchschnittliche Anzahl Fahrzeuge pro Tag (DTV)

Abb. 1: Auszug Präsentation Medienkonferenz vom 30. August 2021 zur Volksbotschaft Ausbau Ränggloch

Zu den in den Projekten vorgesehenen betrieblichen Massnahmen vergleiche Antwort zur Frage 1.

Zu Frage 3: *Verkehrsdosierung*: Es wurde angekündigt, dass zu Spitzentunden eine Dosierung eingeführt wird. Sind entsprechende Anlagen bereits eingebaut? Falls ja, an welchen Standorten und mit welchem Ziel? Wie viele Spitzentunden gibt es heute, und wie viele Spitzentunden werden nach der Öffnung des Rängglochs erwartet?

(Vgl. Antwort zur Frage 1) Grundsätzlich ist das Verkehrsaufkommen der allgemeinen Entwicklung geschuldet. Die Verkehrsbelastung variiert im Tagesverlauf stark. Die maximale Verkehrsbelastung wird am Morgen im Allgemeinen zwischen 7 und 8 Uhr und am Abend zwischen 17 und 18 Uhr erreicht. In der Abbildung 2 ist beispielhaft die stündliche Verkehrsbelastung auf der Rengglochstrasse bei der Zählstelle Hohrüti für den Verkehr von und nach Kriens dargestellt. Eine Dosierung ist in den Hauptverkehrszeiten erforderlich, damit nur so viele Fahrzeuge in die Obernauerstrasse zufahren, wie bewältigt werden können. Es ist damit zu rechnen, dass mit der prognostizierten Verkehrszunahme (vgl. Antwort zur Frage 2) auch die Zeiten der Dosierung angepasst werden müssen.

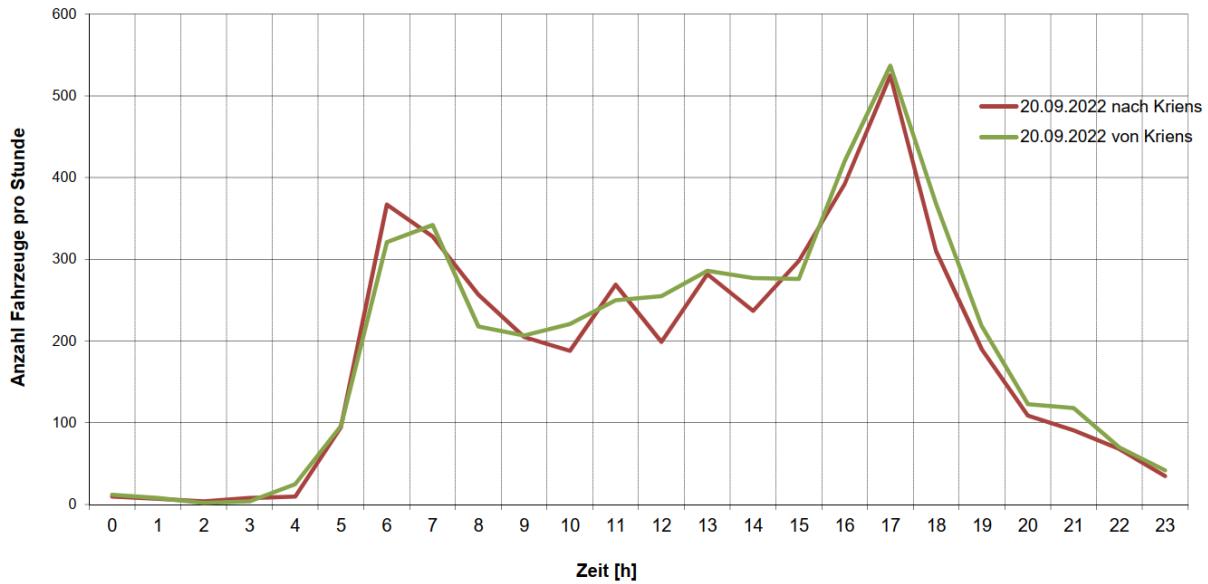


Abb. 2: Ganglinie der stündlichen Verkehrsbelastung an der Zählstelle Horüti von und nach Kriens am Dienstag, 20. September 2022

Zu Frage 4: *Radverkehrsanlage*: Im Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen ist ein Anschlussprojekt mit einer Radverkehrsanlage Richtung Malters im Topf B vorgesehen. Dieser Topf beinhaltet Projekte, deren Projektierung im Topf A begonnen wurde oder fortgesetzt wird. Wann wird dieses Projekt an die Hand genommen? Wurde die Planung bereits gestartet?

Im Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrasse war die Massnahme Nr. 102 «K 4 Kriens, Hohrüti – Unter Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage» im Topf B enthalten. Im aktuellen Bauprogramm 2023-2026 ist diese Massnahme unter der Nummer 12 im Topf A aufgeführt. Die Planung für diesen Abschnitt wurde bereits gestartet. Aktuell läuft die Planerbeschaffung für die Ausarbeitung des Bauprojekts.

Zu Frage 5: *Schwerverkehr*: Gibt es Möglichkeiten, dem Schwerverkehrsaufkommen entgegenzuwirken? Wenn ja, welche? Ist der Kanton bereit, ein Monitoring einzuführen, um die Entwicklung des Schwerverkehrs durch Kriens zu erfassen?

Die Dienststelle vif erhebt an 115 Standorten während 24 Stunden und an 365 Tagen des Jahres die Belastungen des motorisierten Strassenverkehrs. Heute können viele Messstellen nicht nur die Gesamtzahl der Fahrzeuge erheben, sondern auch nach Fahrzeugarten wie Personenwagen, Lastwagen oder Motorräder usw. unterscheiden. Die Daten sind wichtige Grundlagen für die Planung, Projektierung und Beurteilung von Verkehrsmassnahmen sowie für das Monitoring der Verkehrsentwicklung.

Der Kanton Luzern stellt diese Daten seit Herbst 2024 im [Geoportal](#) zur Verfügung und plant die Integration weiterer Daten ab 2025.

Im konkreten Fall wurde im Rahmen des Projekts Ränggloch beim Kreisel Hohrüti in Littau wieder eine Zählstelle in Betrieb genommen, die neu auch verschiedene Fahrzeugarten unterscheiden kann. Im Vorfeld zur Sperrung Ränggloch wurde in Abstimmung mit dem Stadtrat

Kriens auch eine Messung des Schwerverkehrs im Abschnitt Renggloch durchgeführt, um hierzu konkretere Aussagen zu machen. Bisherige Angaben zum Schwerverkehrsanteil beruhen auf Zahlen anderer Zählstellen in der Region. Es wurde ein Schwerverkehrsanteil von rund 2 Prozent gemessen. Dank der Zählstelle Hohrüti sind zukünftig Aussagen zur Entwicklung des Schwerverkehrs möglich. Eine separate Dosierung des Schwerverkehrs ist nicht möglich.

Zu Frage 6: *Öffentlicher Verkehr*: Welche Vorkehrungen werden getroffen, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der stark frequentieren Buslinie 1 Kriens/Obernau und der neuen, stündlichen Tangentialverbindung Buslinie 214 «Renggloch-Express» Kriens/Littau/Malters, trotz steigendem Verkehrsaufkommen sicherzustellen?

(Vgl. Antwort zur Frage 1)

Zu Frage 7: *Lärm und Sicherheit*: Durch den prognostizierten Anstieg des Verkehrs wird auch die Lärmelastung zunehmen. Wie wird sich der Mehrverkehr auf die Lärmemissionen auswirken? Welche Massnahmen sind geplant, um die Zielvorgaben zur Lärminderung einzuhalten? Welche Sicherheitsmassnahmen wurden getroffen, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der vulnerablen Gruppen wie Kinder, zu gewährleisten?

Lärm: Wird eine Kantonsstrasse neu erstellt oder erneuert, verpflichtet das Gesetz den Kanton als Strasseninhaber, die Lärmsituation zu überprüfen und Massnahmen gegen zu hohe Immissionen zu treffen. Ebenso müssen Strassen, die wesentlich zur Überschreitung der Immisionsgrenzwert beitragen, lärmsaniert werden. Bei der Rengglochstrasse wurde die Lärmsituation im Rahmen des Projekts zur Busspur überprüft und die notwendigen Massnahmen wie zum Beispiel einen lärmarmen Belag definiert.

Verkehrssicherheit: Ein zentrales Element bei Kantonsstrassenprojekten ist die Sicherstellung resp. Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Dienststelle vif orientiert sich dabei an den aktuellen Normen der Fachverbände sowie den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI) des Bundesamtes für Strassen ASTRA. So wird zum Beispiel jedes Strassenprojekt mit einem sogenannten Road Safety Audit (RSA) durch einen externen Gutachter überprüft.

Zu Frage 8: *Langfristige Perspektive*: Welche langfristigen Strategien und Visionen verfolgt der Regierungsrat, um die Verkehrssituation in und um das wachsende Kriens nachhaltig zu entlasten?

Wir verweisen dazu auf die kantonale Mobilitätsstrategie Zukunft Mobilität ([Zumolu](#)). Der Kantonsrat hat den Planungsbericht Zumolu am 20. März 2023 zustimmend zur Kenntnis genommen und damit die erste umfassende und gesamtheitliche Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern verabschiedet. Darauf aufbauend wird derzeit das neuen Programm Gesamtmobilität erarbeitet.