

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 11. Mai 2026
Kantonsratspräsidentin Widmer Reichlin Gisela

B 70 Planungskosten Optimierung Leistungsfähigkeit Kantonsstrassen K 65/K 65c beim Autobahnanschluss Buchrain, Gemeinde Buchrain; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.
Laura Spring: Mit dieser Vorlage befinden wir über den Verkehrsknoten rund um den Autobahnanschluss Buchrain. Der Kantonsrat soll ein Sonderkredit von 3,1 Millionen Franken für die Planungskosten bewilligen. Vorgesehen sind der Neubau eines Strassenabschnitts, neue Bushaltestellen sowie Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Die Kantonsstrassen K 65 und K 65c sind die wichtigsten Zubringer-Achsen zum A14-Autobahnanschluss Buchrain. Der Verkehrsknoten ist während der Verkehrsspitzen regelmässig überlastet und dadurch auch das gesamte Anschlusssystem Buchrain. Die Kommission hat die Beratung dieser Botschaft am 22. April 2026 durchgeführt. Eine Mehrheit der VBK beurteilt das Projekt als eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden. Es wurde ein Rückweisungsantrag gestellt mit der Forderung zur Überarbeitung, da das Projekt nicht der mit der kantonalen Mobilitätsstrategie und der Klimastrategie übereinstimmt, weil die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgebaut wird. Der Rückweisungsantrag wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt. Die Mehrheit der VBK erachtet den Kapazitätsausbau als notwendig, damit der bestehende Entwicklungsschwerpunkt weiterentwickelt werden kann. In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission dem Sonderkredit für die Planungskosten von 3,1 Millionen Franken mit 11 zu 2 Stimmen zu.

Für die Mitte-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Die Mitte-Fraktion begrüsst die Optimierung dieses Knotens ausdrücklich. Seit Jahren ist der Autobahnzubringer Rontal ein Nadelöhr des regionalen Verkehrs – und dies nicht nur zu Spitzenzeiten. Es wird höchste Zeit, die Fehlplanungen der Vergangenheit zu korrigieren. Aktuell müssen in drei Abzweigerichtungen Fahrbahnen gekreuzt werden. Das führt zwangsläufig zu Komplikationen. Die regelmässigen Staus, die sich durch den ganzen Zubringer ziehen und zu Rückstau auf der Autobahn führen, sind nicht nur verzögernd, sondern auch gefährlich. Dies hat Folgen nicht nur für den MIV, sondern auch für den ÖV. Bereits heute plant die VBL im Fahrplan in den Verkehrsspitzen 4 Minuten zusätzlich ein nur für die Überquerung dieses Knotens. Die neue Stichstrasse entlastet die Situation und bringt eine erste Entflechtung. Genau so wichtig ist aber der künftige Direktabzweiger Richtung Zug und Zürich. Dieser liegt zwar in der Kompetenz des Bundesamtes für Strassen (Astra), wir wünschen uns aber, dass der Regierungsrat sich auch hier für eine rasche Umsetzung

einsetzt. Nur mit diesen beiden Massnahmen wird der Knoten fit für die Mobilität der Zukunft. Die Ängste der Gemeinde Buchrain zum Mehrverkehr durch das Dorfzentrum sind berechtigt. Wir begrüssen auch hier eine enge Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde, um diese Ängste so weit als möglich mit moderaten Lösungen abzufedern. Die Mitte-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt den Planungskosten zu.

Für die SVP-Fraktion spricht Martin Waldis.

Martin Waldis: Die Kantonsstrasse Buchrain gehört zu den wichtigsten Zubringerachsen zum Autobahnanschluss Buchrain. Der Verkehrsknoten K 65/K 65c ist insbesondere während der Spitzenzeiten regelmässig überlastet. Die Überlastung wirkt sich nicht nur lokal aus, sondern beeinträchtigt das gesamte A 14-Anschlusssystem Buchrain. Der Kanton hat den Handlungsbedarf erkannt und will die Situation in Buchrain sowie der gesamten Region verbessern. Die durchgeführte Verkehrsstudie zeigt klar auf, dass der Knoten K 65/K 65c bei der Reussbrücke ein leistungsbestimmter Schlüsselpunkt des Anschlusses Buchrain ist. Gleichzeitig bildet dieser ein zentrales Scharnier zwischen der Nationalstrasse und dem kantonalen und kommunalen Strassennetz. Gerade weil dieses Scharnier äusserst sensibel auf Eingriffe reagiert, braucht es eine sorgfältige, vorausschauende und regional abgestimmte Planung. Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieses Knotens hat weit über Buchrain hinaus Bedeutung. Das ist zentral für die langfristige Erreichbarkeit der Gemeinden im Seetal und im Rontal und die Entwicklung dieser Gebiete. Gleichzeitig könnte mit der gezielten Massnahme der unerwünschte Ausweichverkehr durch die Quartiere und Gemeinden reduziert werden. Von dieser Verbesserung sollen selbstverständlich alle Verkehrsteilnehmer profitieren: der MIV, der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr. Aus Sicht der SVP kommt jedoch ein wesentlicher Punkt bislang zu kurz, nämlich der Wirtschaftsverkehr. Gerade die Lastwagen der ansässigen Industrie- und Gewerbebetriebe generieren einen bedeutenden Anteil des Verkehrsaufkommen. Diese Betriebe sichern Arbeitsplätze, Wertschöpfung und die Versorgung der Region. Umso mehr erstaunt es, dass dem Schwerverkehr in der bisherigen Grundplanung zu wenig Gewicht beigemessen wird. Nach zahlreichen Evaluationen und Rücksprachen mit den Gemeinden liegt eine Grobplanung vor. Die entscheidende Frage bleibt jedoch, wo und wie der Wirtschaftsverkehr konkret berücksichtigt wird. Für die anstehende Detailplanung wird ein Planungskredit von 3,1 Millionen Franken beantragt. Die SVP-Fraktion erwartet von der Regierung klar, dass diese Planung wo nötig und möglich weiter optimiert wird. Der Wirtschaftsverkehr muss verbindlich und nachvollziehbar Bestandteil der Detailplanung sein. Bei Investitionen in dieser Grössenordnung ist es unabdingbar, dass sämtliche relevante Stakeholder frühzeitig einbezogen werden. Die SVP-Fraktion stimmt dem Kredit grossmehrheitlich zu, allerdings kritisch und aufmerksam begleitend. Wir erwarten, dass die Anliegen der besonders betroffenen Bevölkerung ernst genommen und die weiteren Schritte transparent kommuniziert werden. Denn eines ist klar: Für eine Verschlimmbesserung dieser Verkehrssituation in Buchrain dürfen keinesfalls unnötig Steuergelder ausgegeben werden.

Für die FDP-Fraktion spricht Claudia Wicki-Huonder.

Claudia Wicki-Huonder: Der Autobahnanschluss Buchrain mit dem Zubringer Rontal wurde 2011 eröffnet. Mit der Zunahme der Mobilität und dem Wachstum der Bevölkerung ist der Autobahnanschluss während Verkehrsspitzen völlig überlastet. Als Sofortmassnahme wurde für diesen Bereich ein Lotsenbetrieb eingeführt. Das kann auf Dauer keine Lösung sein. Der Regierungsrat und die zuständigen Planer haben mit allen Beteiligten intensive und lösungsorientierte Gespräche geführt. Daraus sind Planungskosten von 3,1 Millionen Franken für die Projektierung sowie Optimierung zur Entlastung beim Autobahnanschluss Buchrain entstanden. Mit einer angepassten Verkehrsführung für den Strassenverkehr, zusätzlichen

Bushaltestellen für den öV und einem attraktiven und sicheren Angebot für den Fuss- und Veloverkehr können die Mängel behoben werden. Die Verkehrsstudie zeigte zudem, dass der Knoten K 65/K 65c ein entscheidendes Scharnier zwischen dem nationalen, kantonalen wie auch kommunalen Strassennetz ist. Um die Realisierung voranzutreiben und damit das Gebiet rund um Buchrain zu entlasten, tritt die FDP-Fraktion auf die Vorlage ein und stimmt dem Sonderkredit für die Planungskosten von 3,1 Millionen Franken zu.

Für die SP-Fraktion spricht Caroline Rey.

Caroline Rey: Als der Autobahnanschluss Buchrain in den 2000er-Jahren geplant wurde – und das muss man mit Blick auf das heutige Verkehrschaos wohl so sagen – wurde einiges nicht berücksichtigt. Die Verkehrsführung rund um den Knoten bei Buchrain kann wohl als Konstruktionsfehler bezeichnet werden. Nun haben wir aber die Strassen und müssen aus dem Bestehenden das Beste machen. Die SP trat in der Vergangenheit wiederholt kritisch bis ablehnend gegenüber Strassenneubauten auf – insbesondere wegen der befürchteten und jeweils auch eingetroffenen Mehrbelastung für die Gemeinden, den Umweltfolgen und der Priorisierung des MIV. Diese Positionen vertreten wir noch heute. Dennoch sind wir nach zahlreichen Gesprächen mit Gemeindevertretenden, Planerinnen und Planern und Betroffenen zum Schluss gekommen, dem Planungskredit grossmehrheitlich zuzustimmen. Ohne den Planungskredit entfallen auch die Kosten für die flankierenden Massnahmen wie die Entlastung der Gemeinde Buchrain in Bezug auf den Lärmschutz und eine Durchfahrtsbeschränkung, der Lotsendienst, der Ausbau der Fuss- und Velowege als auch die barrierefreien Bushaltestellen. Mit dem vorliegenden Projekt K 65 wird bei der Reussbrücke und beim Portal Rontaltunnel auch die lange versprochene Bushaltestelle für der Buslinie 111 realisiert werden. Diese führt durch den Rontaltunnel und erschliesst 300 bis 400 Arbeitsplätze beim Knoten Reussbrücke. Es wird auch ein Umsteigepunkt für die Buslinie 22 zur Linie 111 für Personen, die mit dem Bus oder der Bahn Richtung Seetal und Hochdorf fahren. Weiter wird diese Bushaltestelle auch für das zukünftige Naherholungsgebiet, den Landschaftspark Reuss, ein wichtiger Zugang sein. All dies steht mit der Rückweisung auf der Kippe und verzögert die Weiterentwicklung des Knotens. Damit wir aber dem zukünftigen Baukredit zustimmen können, sehen wir den Planungskredit mit dem klaren Auftrag verbunden, zwingend die Busbevorzugung als konsequente Massnahmen einzuplanen und die flankierenden Massnahmen klar zu verankern. Die Busbevorzugung soll auf mehreren Ebenen umgesetzt werden, beispielsweise mit Lichtsignalanlagen, welche den öV priorisieren und eine intelligente Verkehrssteuerung ermöglichen. Weiter finden wir es zentral, dass, wo möglich, Fahrbahnhaltestellen, separate Busspuren sowie der Ausbau zusätzlicher Buslinien geplant wird. Die Argumente der Grünen in ihrem Rückweisungsantrag nehmen wir ernst. Auch wir von der SP wissen: Mehr Strassenkapazität allein löst keine Verkehrsprobleme. Wir teilen die Kritik an einer Verkehrspolitik, die zu lange den MIV priorisiert hat. Und ja – der Rontalzubringer hat seit 2011 zu mehr Verkehr geführt und die Mobilitätsziele wurden verfehlt. Es ist eingetreten, was die SP immer schon befürchtet hat. Die bürgerliche Mehrheit wollte es nicht glauben. Wir stimmen aber heute nicht über eine Mobilitätsstrategie ab, sondern über ein konkretes, lokales Problem, das seit Jahren ungelöst ist – und das die Bevölkerung in Buchrain und im Rontal jeden Tag spürt. Die Bevölkerung wartet seit über zehn Jahren auf eine Korrektur dieser Fehlplanung. Eine Rückweisung bedeutet weitere Jahre Stillstand. Dieses Projekt ist nicht der Bypass, kein Autobahnausbau, kein Kapazitätsmonster. Es ist die Korrektur eines Fehlers, der heute den öV schwächt und ein Dorf belastet. Gleichzeitig müssen wir das Ganze beim Namen nennen: Es ist auch ein Kapazitätsausbau für den MIV. Ein Kapazitätsausbau für den MIV führt unweigerlich zu Mehrverkehr. Das zeigen alle entsprechenden Ausbauten der letzten Jahre. Deshalb wird eine Minderheit der Fraktion

dem Rückweisungsantrag der Grünen zustimmen und fordert entsprechend eine grundsätzliche Neukonzeption, welche Busbeschleunigungen konsequent umsetzt und die Velowege ausbaut. Eine Mehrheit der Fraktion ist aber der Überzeugung, dass die Verlagerung auf den öV nur dann konsequent erfolgt, wenn der Knoten auch für den öV leistungsfähiger wird. Nur so kann die Leistungsfähigkeit im Gesamtnetz garantiert und damit ein Mehrwert geschaffen werden, insbesondere auch für den Langsamverkehr. Zudem müssen wir auch in Betracht ziehen, dass es in Zukunft nochmals viel mehr Bedarf an Mobilität – und mit zielgerichteten Massnahmen auch nach flächeneffizienter Mobilität – geben wird in diesem Gebiet, weil es ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) ist und viele zusätzliche Arbeitsplätze und Wohnungen entstehen werden. Es ist zentral, dass ökologische Ersatzmassnahmen eingeplant werden für den Verbau des Kulturlands durch die geplante Stichstrasse. So soll es nicht nur ein Infrastrukturknotenprojekt sein, sondern auch die Renaturierung der Reuss mit dem geplanten Reusspark weitergefördert werden. Wir treten auf die Vorlage ein und stimmen dem Planungskredit grossmehrheitlich zu. Eine Minderheit der Fraktion wird den eingegangenen Rückweisungsantrag unterstützen.

Für die Grüne Fraktion spricht Gian Waldvogel.

Gian Waldvogel: «Probleme kann man niemals mit der gleichen Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.» Dieses Bonmot passt sehr gut dazu, wie wir in der Mobilität seit Jahrzehnten mit den gleichen Massnahmen immer wieder die gleichen Verkehrsprobleme reproduzieren. Die Grüne Fraktion beantragt die Rückweisung der Vorlage und der entsprechenden Planungskosten zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse beim Autobahnanschluss Buchrain. Was sind die wesentlichen Gründe für diesen Rückweisungsantrag? Erstens: Die Vorlage bettet dieses Projekt nicht in die übergeordneten Mobilitätsziele des Kantons Luzern ein. Weder das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) noch der öV-Bericht und auch die Klimastrategie werden in der Begründung für dieses Projekt in Buchrain berücksichtigt. Auch zeigt die Botschaft nicht auf, welche konkreten Auswirkungen das Projekt auf die Verkehrszahlen oder die Zuverlässigkeit des öV im Umfeld haben. Zumolu betont, dass die Mobilität nicht in allen Räumen gleich entwickelt werden kann und die Verkehrsmittel entsprechend ihrer Stärke eingesetzt und wirkungsvoll miteinander kombiniert werden müssen. Eine Strassenerweiterung in diesem dichten und extrem wachsenden Agglomerationsraum Buchrain steht aus unserer Sicht in direkter Konkurrenz zu diesem Ansatz, wenn nicht primär der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr davon profitieren. Zweitens: Das Projekt widerspricht den Mobilitätszielen des Kantons und dem darauf basierenden 4-V-Prinzip: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen. Die Erweiterung der Strassenkapazität in diesem dichten Agglomerationsraum leistet keinen Beitrag, um den öV-Anteil zu erhöhen. Im Gegenteil: Mit diesem Projekt wird es zu einer Verschlechterung kommen, oder wir müssen zumindest damit rechnen. In der Kernagglomeration Luzern stagniert der öV-Anteil mit Schwankungen seit über 20 Jahren bei rund 20 Prozent, während der MIV weiterhin mit 70 Prozent das Verkehrsmittel der Wahl ist. Dies trotz des Ausbaus des Rontalzubringers, einer Schlaufe und noch einer Strasse dazu. Mit diesem System bleibt der öV auf der Strecke. Luzern hat heute eines der unzuverlässigsten Busangebote der Schweiz. Das zeigt der jüngste öV-Bericht. Im Gegenteil würde mit diesem Projekt und der Argumentation – wenn man sie so weiterverfolgt, einfach neue Strassen zu bauen bei Stau – nur der Anreiz geschaffen, das Auto im Umfeld des Knotens zu nutzen. Es wird eine MIV-Nachfrage induziert. Was heisst das? Das ist das wesentliche Argument: Trugschluss der Engpassbereinigung. Das ist ja die Begründung für den Ausbau in Buchrain. Das ist wissenschaftlich widerlegt. Zahlreiche Studien zeigen, dass eine Erweiterung von überlasteten Strassen zu einer Zunahme des Verkehrs führen, eine latente Nachfrage nach

sich ziehen und Reisende dazu ermutigen, ihre Routen, Zeiten oder Verkehrsmittel zu ändern oder sogar neue Fahrten mit dem Auto zu unternehmen. Zahlreiche Studien belegen zudem, dass über die Hälfte der neu geschaffenen Kapazitäten von erweiterten Strassen innerhalb weniger Jahre durch zusätzlichen Verkehr wieder aufgefüllt sind. Wir erinnern uns nur schon an die Spangen rund um Zürich: Dort steckt man heute die ganze Zeit im Stau, obwohl überall neue Spuren geschaffen wurden. «One more lane will fix it», dieser Ansatz ist wissenschaftlich widerlegt. Auch die Schweizer Stimmbevölkerung hat sich aus diesem Grund 2024 gegen neue Autobahnen ausgesprochen. Das war eines der wesentlichen Argumente dabei. Die Engpassbereinigung in Buchrain ist ebenso ein Trugschluss. Die Verkehrsprobleme, die der platzineffiziente MIV in Spitzenzeiten verursacht, würden sich maximal verlagern. Der Rontalzubringer selbst ist ein wesentlicher Grund, weshalb der Kanton die Verlagerung vom Auto auf den Zug und Bus nicht schafft. Das Kernproblem bleibt: Das Auto braucht im Verhältnis zu öV und Velo zu viel Platz und der Bus bleibt weiterhin stecken. Das Projekt stärkt den Bus und den öV nicht ausreichend. Eine Busbeschleunigung ist bis jetzt nicht ersichtlich. Würde es in diesem Projekt um eine Busbeschleunigung dieser wenigen Busse gehen, müsste mindestens auf die Busbuchten verzichtet werden. Sonst stehen die Busse weiterhin im Stau. Nicht zuletzt steht dieses Projekt im Widerspruch zu den Klimazielen des Kantons. Aufgrund der anzunehmenden zusätzlichen Belastungen durch den MIV, werden auch die CO₂-Emissionen in der Mobilität nicht abnehmen. Auch dort stagniert der Kanton Luzern seit vielen Jahren. Der Verkehr bleibt mit 34 Prozent immer noch der grösste Emittent von CO₂ im Kanton Luzern. Dieses Projekt wird die Situation mutmasslich negativ beeinflussen. Für uns Grüne ist klar: In diesem urbanen Umfeld braucht es eine konsequente Busbeschleunigung und den Ausbau einer sicheren, attraktiven Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur im bestehenden Strassenraum. Das im Einklang mit der Mobilitäts- und Klimastrategie. Es irritiert doch, dass keine solche Variante geprüft wurde. Fazit: Wir Grüne stehen der vorliegenden Botschaft kritisch gegenüber, insbesondere vor dem Hintergrund der ernüchternden Entwicklungen der eigenen Strategiegrundsätze, dem öV-Bericht sowie der Mobilitäts- und Klimastrategie. Die Projektkosten von insgesamt 37 Millionen Franken zusammen mit der Umsetzung sind eine ineffiziente, kontraproduktive Verwendung öffentlicher Mittel. Statt isoliert auf den Knoten zu achten, braucht es eine gesamtheitliche Perspektive im Umfeld des Lebens- und Arbeitsraums. Zug und Bus müssen gut erschlossen werden. Wir beantragen deshalb die Rückweisung der Vorlage mit dem Auftrag, eine Lösung in Einklang mit den übergeordneten Mobilitäts- und Klimazielen des Kantons zu finden. Das heisst, eine Beschleunigung der Busse und mehr Sicherheit sowie Attraktivität des Velo- und Fussverkehrs, ohne Ausbau von Kapazitäten im MIV-Bereich. Das ist letztendlich die Lösung, die den Verkehr für alle verbessert, auch für die Handwerkerinnen und Handwerker und Fernfahrenden, die wirklich auf die Strasse angewiesen sind. Lassen wir die Mobilitätsprobleme mit wissenschaftlichen, effektiven Ansätzen lösen, statt gescheiterte, ideologische Rezepte immer und immer wieder zu wiederholen. Falls der Rückweisungsantrag scheitert, lehnt die Grüne Fraktion die Vorlage ab. Es ist uns nicht ersichtlich – wie zum Beispiel die SP-Fraktion argumentiert hat –, dass man nun noch Wünsche zu dieser Planungsbotschaft äussern kann und wie diese umgesetzt werden sollen. Die Planungsgrundlagen und die Ziele sind festgeschrieben, nämlich mehr Strassenraum und Effizienzsteigerung. Ich glaube aber, dass es eine Neuaufrollung der Planung braucht, damit man wirksame Verbesserungswünsche aufnehmen kann.

Für die GLP-Fraktion spricht Franziska Rölli.

Franziska Rölli: Die vorgeschlagene Optimierung der Leistungsfähigkeit des Knotens beim Autobahnanschluss Buchrain hat zum Ziel, den überlasteten Knoten durch einen

Kapazitätsausbau für den MIV und den Bus zu entlasten. Dieser Kapazitätsausbau für den MIV, der den grundsätzlichen Zielen von Zumolu widerspricht, hat bei der GLP-Fraktion zunächst eine grosse Skepsis gegenüber dem Projekt ausgelöst. Nach eingehender Beschäftigung mit der Vorlage und der Beantwortung unserer Fragen in der Kommissionssitzung konnte diese Skepsis ausgeräumt werden. Der Regierungsrat konnte uns nachvollziehbar aufzeigen, dass sehr viele verschiedene Projektvarianten geprüft und gegeneinander abgewogen wurden. Dabei konnte keine Variante zur Busbeschleunigung gefunden werden, ohne auch einen gewissen Ausbau für den MIV umzusetzen. Dies liegt insbesondere daran, dass im Tunnel von Ebikon kommend keine elektronische Busspur möglich ist, da ein planmässiges Warten im Tunnel ein Sicherheitsrisiko darstellt. Die Aufhebung des Linksabbiegers von Inwil in Richtung Root und Buchrain und das Schaffen eines kreiselähnlichen Systems geht den wichtigsten Kapazitätsengpass der Kreuzung, den Rückstau durch die vielen Linksabbieger, gezielt an. So kann sichergestellt werden, dass der Verkehr zukünftig besser fliesst und der Bus pünktlicher fährt. Nebst der örtlichen Situation, die eine Busbeschleunigung ohne gewissen Ausbau für den MIV verunmöglicht, ist ein gewisser Ausbau der Infrastruktur für den MIV bei dieser Kreuzung aus Sicht der Grünliberalen gerechtfertigt, da die Region aktuell und in den nächsten Jahren sehr stark wächst. Damit der Kapazitätsausbau siedlungsverträglich bleibt und die Busbeschleunigung nicht direkt durch Mehrverkehr ausgebremst wird, sind die flankierenden Massnahmen in Buchrain zwingend. Auch wir sind der Meinung, dass der Wirtschaftsverkehr beim Projekt stärker berücksichtigt und mitgeplant werden muss. Aufgrund der bereits starken Belastung soll beim ESP Perlen/Schachen zudem darauf verzichtet werden, weitere Firmen mit dem Schwerpunkt Logistik anzusiedeln. Aktuell sehen wir im Projekt kaum Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr. Wir möchten dem Regierungsrat somit für die Planungsphase mitgeben, diese Verkehrsteilnehmenden konsequenter mitzudenken. Weiter ist uns wichtig, dass die Busbevorzugung im Projekt auf allen Achsen konsequent umgesetzt wird. Wir treten auf die Vorlage ein und werden ihr zustimmen.

Hannes Koch: Der Kanton Luzern verfolgt heute grundsätzlich die Strategie der kombinierten Mobilitätssteuerung. Dabei geht es primär nicht darum, möglichst viele neue Strassen zu bauen, sondern den Verkehr gesamthaft zu steuern und verschiedene Verkehrsträger aufeinander abzustimmen. Das hat der Kanton in der allgemeinen Mobilitätsstrategie Zumolu definiert, die den Verkehr stärker als Gesamtsystem betrachtet. Jetzt müssen Sie uns erklären, weshalb Sie die kantonale Strategie, die unser Rat beraten und gutgeheissen hat, nicht umsetzen und die Vorlage unterstützen. Der Kanton präsentiert uns hier einen Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit, welcher den Verkehr induziert, also zusätzlichen Verkehr generiert, weil die Verkehrsinfrastruktur nicht auf den neusten Erkenntnissen und der Strategie des Kantons Luzern geplant ist. Reine Kapazitätserweiterungen für Autos gelten als kurzfristige Entlastung mit kurzer Wirkung. Internationale Studien belegen, dass die grösste Wirkung erzielt wird aus einer Kombination aus Verkehrslenkung, gut ausgebautem und bevorzugtem öV – also nicht mit Busbuchten, sondern der Bevorzugung des öV – sowie einer attraktiven Veloinfrastruktur, die im Kanton Luzern nach wie vor nicht gemäss Radroutenkonzept umgesetzt wurde. Lustat hat eindrücklich aufgezeigt, wie und wo unser Kanton wachsen wird. Um die Mobilität der Bevölkerung heute und vor allem auch in Zukunft zu gewährleisten, muss der Kanton seine Strategie Zumolu umsetzen. Mit diesem Dekret werden wir viel Geld in den Sand setzen, weil die vorgesehenen Lösungen nicht der kantonalen Strategie entsprechen und nicht langfristig wirken werden. Mit der Annahme des Dekrets werden wir mehr Verkehr generieren und Buchrain nicht nachhaltig entlasten. Wir werden genau das erhalten, was wir jetzt mit diesem

Dekret bestellen. Deshalb ist die Vorlage zurückzuweisen oder gegebenenfalls abzulehnen.

Guido Müller: Ich konzentriere mich auf den Titel der Botschaft, nämlich auf die Optimierung der Leistungsfähigkeit. Nach den Voten der letzten halben Stunde frage ich mich schon, ob mit den Vorstellungen der linken Seite eine Optimierung und eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit erreicht wird. Alle Ihre Anliegen gehen nach meiner Beurteilung in die Richtung, dass es zu einer Verschlimmbesserung dieser schlechten Situation kommt. Ich bitte Regierungsrat Fabian Peter um eine Klärung: Wir sprechen hier von einem Planungskredit. Aus meiner Sicht und aus Sicht des Gewerbes und der Bewohner in der Umgebung stellen sich grosse Fragen bezüglich dieser Ehrenrunde, die sämtliche Lastwagen in Zukunft drehen müssen, wenn sie ins Logistikzentrum oder die Papierfabrik Perlen wollen. Gemäss der vorliegenden Planung stehen die Lastwagen vor einer Ampel und müssen am steilen Hang auf einer Hauptstrasse anfahren, um dann wieder links abzubiegen. Das wird zu relativ viel zusätzlichem Verkehr und Lärm und – um es in der Sprache der Linken zu sagen – zu zusätzlichen Emissionen führen. Wollen wir das wirklich? Das ist keine nachhaltige Lösung. Deshalb bitte ich die Regierung auf eine Optimierung hinzuwirken. Während der Debatte wurden verschiedene Wünsche geäussert, auch von mir. Kann man diese in der vorliegenden Botschaft überhaupt noch berücksichtigen oder nicht? Ich habe den Ort besucht, an dem das Projekt realisiert werden soll. Dort stehen bereits grosse Tafeln, die das gesamte Projekt gemäss der vorliegenden Botschaft beschreiben. Die Öffentlichkeit ist also schon über das Projekt informiert und wir diskutieren darüber, was wir noch ändern möchten. Ich bin auf die Antwort von Regierungsrat Fabian Peter gespannt. Können diese Wünsche überhaupt noch berücksichtigt werden oder stimmen wir über etwas ab, das nicht mehr geändert werden kann? Das wird meinen Entscheid beeinflussen, ob ich dem Rückweisungsantrag zustimme oder nicht.

Urs Christian Schumacher: Als Anwohner befahre ich den Knotenpunkt beim Autobahnzubringer Buchrain mehrmals täglich als Automobilist oder Velofahrer. Der Verkehr hat in den letzten Jahren massiv zugenommen, sowohl aus dem Agglomerationsgebiet Buchrain und Ebikon – der Zuwanderung sei gedankt – als auch durch den Schwerverkehr nach Perlen, wo sich zunehmend Industrie ansiedelt wie das Logistik- und Verteilzentrum von Aldi. Die geplante Spange löst das Problem nicht. Der Schwerverkehr fährt den Hang hinauf, wird über Buchrain nach Perlen umgeleitet und kommt unten wieder in den Knotenpunkt, wo wiederum ein Flaschenhals entsteht. Man entlastet diesen Knoten an der Reussbrücke zwar ein wenig, aber unten entsteht ein neuer Flaschenhals. Ohne Verkehrskadetten an der Einmündung wird das Einfädeln aus der neuen Strasse während der Stosszeiten fast unmöglich sein. Es braucht unbestrittenermassen eine Lösung, aber eine, die funktioniert und nicht mit der Kirche ums Dorf fährt. Vertieft zu evaluieren wären meines Erachtens zwei Varianten. Erstens: Ein grosser zweispuriger Kreisel bei der Tunnelausfahrt nach der Reussbrücke. Dort müsste man die Hauptstrasse von Buchrain wahrscheinlich von Westen her zuführen. Zweitens: Die Nutzung der bestehenden Autobahnausfahrt bei der Raststätte St. Katharina mit direkter Verbindung zum Industriegebiet von Perlen, um damit den gesamten Schwerverkehr von und nach Perlen vom Knotenpunkt der Autobahneinfahrt Buchrain abzuführen. Vielleicht gibt es ja noch eine dritte Alternative, jedenfalls sollte diese Botschaft zur Überarbeitung und erneuten Evaluation einer besseren Lösung zurückgewiesen werden. Ich empfehle Ihnen daher die Rückweisung dieses Projekts nicht aus den Überlegungen der Linken, sondern aus regionalpolitischen.

Eva Lichtsteiner: In der Kürze liegt die Würze. Langfristig führen mehr Strassen zu mehr Stau, weil das Autofahren attraktiver gemacht wird. Das scheint für viele in der Theorie klar zu sein, in der Praxis gilt es aber plötzlich nicht mehr. Das ist schade, unverständlich,

inkonsequent und langfristig nicht optimiert, Guido Müller. Wir Grünen unterstützen keine Scheinlösungen.

Daniel Gasser: Als praktisch direkter Anwohner muss ich mich doch auch noch äussern. Wir sprechen von einer Stichstrasse von 100 Metern und nicht von einer neuen Autobahn. Für den öV kommt es zu einer sehr grossen Verbesserung. Heute sind im Fahrplan während der Stosszeiten bereits vier Minuten eingeplant, um diese Kreuzung zu passieren. Daran muss sich etwas ändern. Zudem gibt es für den Langsam- und Fussverkehr Verbesserungen. Davon hat heute noch niemand gesprochen. Wenn Sie die Vorlage zurückweisen wollen: Sprechen Sie einmal mit der Bevölkerung von Buchrain, dort ist man nämlich überzeugt, dass nächstens mit den Bauarbeiten begonnen wird. Wenn ich erkläre, dass wir heute erst über einen Planungskredit befinden, wird das kaum verstanden, denn man ist der Ansicht, dass es endlich vorwärts gehen muss, und zwar sofort. Sie finden in Buchrain wohl kaum jemanden, der diesem Projekt kritisch gegenübersteht. Zudem müssen wir aufpassen, dass wir hier im Rat keine Kommissionsarbeit leisten, auch wenn die Ideen der SVP spannend sind. In der VBK wurden die verschiedensten Varianten diskutiert. Eine Einfahrt beim Rastplatz St. Katharina kommt aus Sicht des Astra nicht infrage. Das Astra will keine solche Einfahrten, weil jede Störung auf der Autobahn eine Störung des Verkehrs darstellt und zu Verzögerungen führt. Meines Wissens sind Kreisel vor Tunnels nicht zulässig, weil bei einem Notfall der Tunnel nicht blockiert werden kann. Machen wir also vorwärts und stimmen den Planungskosten zu.

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

Fabian Peter: Die Kantonsstrassen K 65 und K 65c respektive die Zubringer aus dem Seetal aber auch aus der Agglomeration Luzern Ost sind die wichtigsten Bedienungspunkte zum Autobahnanschluss Buchrain und haben deshalb eine hohe, überregionale Bedeutung. Der Verkehrsknoten ist zu Spitzenzeiten regelmässig überlastet, das haben Sie auch zur Kenntnis genommen. Aber auch der öV steht im Stau still. Das hat Auswirkungen auf das ganze System des Autobahnanschlusses Buchrain. Damit die Region erreichbar bleibt, muss die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen optimiert werden. Ich zitiere deshalb gerne aus dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern: «Allen Luzernerinnen und Luzernern soll eine nachhaltige, differenzierte, zuverlässige und einfach zugängliche Mobilität zur Verfügung stehen. Auf die Bedürfnisse der Regionen wird Rücksicht genommen.» Auf diesen Grundsatz komme ich gerne wieder zurück. Damit diese Region erreichbar bleibt, muss die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen optimiert werden. Diese Optimierung ist ein Auftrag aus dem letzten Bauprogramm und Ihres Rates und es wurden deshalb mehrere Varianten geprüft. Seit 2019 ist man hier an der Planung. Man hat umfangreiche Berichte verfasst und verschiedene Varianten geprüft, immer unter Einbezug des Gewerbes und der Gemeinden vor Ort. Aber es ist nicht einfach, eine Lösung zu finden, die allen zu 100 Prozent entspricht – das haben Sie auch in Ihren Voten festgestellt. Dabei wird nicht nur die Verkehrsführung angepasst. Es gibt zusätzliche Bushaltestellen für den öV und Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Mit der Optimierung werden die Mängel behoben und die Strassen auch langfristig ertüchtigt. Bereits seit der Inbetriebnahme 2011 hat man gewisse Mängel festgestellt, die nun behoben werden müssen. Damit profitieren alle Verkehrsträger von diesem Projekt an diesem ESP. Es ist tatsächlich ein ESP und es gibt dort viel Wirtschaftsverkehr, weil beispielsweise die Logistik in Perlen zu Hause ist. Mit den Massnahmen für den MIV, den öV und den Langsamverkehr ergeben sich Verbesserungen für die gesamte Mobilität. Das entspricht auch Zumolu. Der Planungskredit umfasst die Kosten für den Bewilligungsprozess, die Vorbereitungsarbeiten, die Baumeisterausschreibung, die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und für flankierende Massnahmen. Die Realisierung wird voraussichtlich 37 Millionen Franken kosten, natürlich mit

der entsprechenden Kostenungenauigkeit der entsprechenden Planungsphase. Ich gehe gerne auf einige Voten ein: Daniel Gasser hat die Situation in der Region als Gemeindepräsident von Ebikon gut ausgeführt. Es ist klar, dass Handlungsbedarf besteht. Ebenso würden das Gemeindevertreterinnen und -vertreter von der anderen Seite, beispielsweise von Inwil, die ich gut kenne, oder aus dem Seetal beschreiben. Während dieser Zeit fand auch immer ein enger Austausch mit der Gemeinde Buchrain statt. Die Gemeinde Buchrain kann aber nicht allein bestimmen, was dort passiert, denn es sind sogar ganze Regionen von diesem Zubringer betroffen. Es ist nicht möglich, alle gleichermassen zufriedenzustellen. Der Vollanschluss in Buchrain ist beim Astra ein Thema, aber es wird verlangt, dass wir zuerst vor Ort die Hausaufgaben machen. Erst danach wird das Astra weiter planen. Für das Astra kommt ein Autobahnanschluss St. Katharina nicht infrage, Daniel Gasser hat es ausgeführt. Einerseits wäre es sehr teuer, da eine zusätzliche Brücke über die Reuss nötig wäre. Zudem befindet sich dort ein Naturschutzgebiet, was eine zusätzliche Herausforderung ist. Andererseits vermeidet das Astra aus Sicherheitsgründen zu viele Autobahnein- und -ausfahrten. Deshalb kommt diese Möglichkeit nicht infrage. Der Wirtschaftsverkehr ist sehr wichtig für die Region, auch für Perlen. Deshalb benutzen viele Lastwagen diese Strasse. Guido Müller, ich gebe Ihnen Recht, das ist keine schöne Lösung. Aber es ist die beste Variante von allen, die wir untersucht haben. Leistungsmindernd ist der Linksabbieger, wenn man von Inwil kommt und links Richtung Perlen abbiegen will. Irgendwie muss man dorthin gelangen. Unten durch geht nicht, wegen der Reuss. Also muss man oben durch, aber mit den aktuellen Abbiegemöglichkeiten kommt es zum Rückstau in alle Richtungen, wie es heute der Fall ist. So funktioniert es leider nicht. Die massgebende Grösse ist dieser Linksabbieger, diesen muss man beseitigen. Leider gibt es dafür nicht viele Möglichkeiten. Auch die beste Variante ist keine schöne, diesbezüglich gebe ich Ihnen Recht, aber es fand eine ausführliche Prüfung statt. Wir werden Ihre Anliegen mitnehmen, auch das Thema der Busbeschleunigung und des Fuss- und Veloverkehrs. Diese Fragen wird man nochmals anschauen. Auf das Votum von Urs Christian Schumacher zu einer möglichen Einfahrt St. Katharina bin ich bereits eingegangen. Ein Kreisel ist einerseits aus Sicherheitsgründen ein Problem. Andererseits erinnern Sie sich an die Diskussion über Sursee. Dort gibt es grosse Kreisel, die an ihre Leistungsgrenze kommen. Kreisel kann man nicht mehr steuern, wenn es auf allen Seiten zu viel Verkehr hat und das Chaos ist perfekt. In diesem Sinn bitte ich Sie, dem Sonderkredit von 3,1 Millionen Franken für die Planung zuzustimmen, im Bewusstsein, dass es vielleicht nicht die schönste, aber wahrscheinlich die beste Lösung ist.

Antrag Gian Waldvogel: Rückweisung der Vorlage.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Antrag lag der Kommission vor und wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

Gian Waldvogel: Ich habe unsere Argumente bereits in meinem Eintretensvotum dargelegt.

Guido Müller: Ich habe Regierungsrat Fabian Peter eine Frage gestellt, die leider unbeantwortet blieb. Wir diskutieren hier über Änderungen eines pfannenfertigen Projekts, das entlang der Strasse bereits mit grossen Tafeln beworben wird. Die Bevölkerung diskutiert darüber und geht davon aus, dass es noch Änderungen geben wird, so wie sie heute von den Linken und mir vorgeschlagen wurden. Wird an diesem Projekt noch etwas geändert oder ist es pfannenfertig und es geht nur noch um die Feinausarbeitung?

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

Fabian Peter: Wenn Sie Planungskredite genehmigen, dann ist es im Rahmen der

aufgezeigten Ausgangslage möglich, noch Feinjustierungen vorzunehmen. Das heisst, die Busbevorzugung wird die baulichen Möglichkeiten voraussichtlich nicht stark verändern. Aber es ist auch nicht verboten, weiter zu denken. Wir werden aber nicht nochmals das ganze Projekt neu ausarbeiten, denn das hat man bereits sechs Jahre lang getan. Dabei waren alle Betroffenen involviert. Irgendwann muss man auch die Menschen vor Ort ernst nehmen und das Problem lösen. Ich hoffe, dass die Frage damit beantwortet ist.

Der Rat lehnt den Antrag mit 87 zu 25 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Planung der Optimierung der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen K 65/K 65c beim Autobahnanschluss Buchrain, Gemeinde Buchrain, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 97 zu 17 Stimmen zu.