



## KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 31. Oktober 2022  
Kantonsratspräsident Born Rolf

### **B 123 Änderung der Kantonsstrasse K 4, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Stadt Kriens; 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 123 an ihren Sitzungen am 26. August 2022 (Information) und am 23. September 2022 beraten. Es fand eine rege Diskussion statt, genauer zur Verkehrsführung rund um das wichtige Projekt in Kriens. Dabei handelt es sich um den Anschluss zum Projekt Renggloch. Zwar konnten die in der Kommission gestellten Fragen beantwortet werden, aber es kam zu keinem einstimmigen Entscheid. Das Eintreten auf die Vorlage war unbestritten. Die VBK hat dem Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 4, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Stadt Kriens (B 123), grossmehrheitlich zugestimmt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Für die SVP-Fraktion spricht Armin Hartmann.

Armin Hartmann: Die Kantonsstrasse K 4 ist die Hauptschlagader des Verkehrs zwischen Malters, Kriens und Luzern. Angesichts der Wichtigkeit und der hohen Frequentierung ist es für die SVP unerlässlich, dass diese Verbindung qualitativ gut ausgebaut ist. Angesichts der zu geringen Breite, der fehlenden Gehwege und vieler anderer Unzulänglichkeiten ist der Handlungsbedarf für die SVP gegeben, was durch die Aufnahme des Projektes in den Topf A des Strassenbauprogramms entsprechend vorbereitet wurde. Das Projekt ist für die SVP stimmig. Die SVP unterstützt sowohl die Verbreiterungen der Strasse als auch die Massnahmen für den Langsamverkehr. Die behindertengerechten Anpassungen der Bushaltestellen erachten wir als unerlässlich. Auch den Umbau der Knoten können wir unterstützen, wobei die Ergänzung neuer Ampeln auch negative Folgen haben wird. Die Botschaft führt in den Augen der SVP zu wenig aus, welche Konsequenzen das zusätzliche Zurückhalten von Verkehr in den Quartieren auf die Quartiere selbst haben wird. Trotzdem überwiegen die Vorteile des Projektes eindeutig. Ein Aufschieben des Projektes wäre unverhältnismässig. Die Kosten von knapp 25 Millionen Franken liegen um Haaresbreite unterhalb der Grenze für das obligatorische Referendum. Die SVP erkennt jedoch keine Anhaltspunkte, die vermuten lassen, dass die Grenze gezielt unterschritten wurde. Der Kredit wurde korrekt berechnet. Die Kosten erachtet die SVP als hoch, aber trotzdem gerechtfertigt. Die SVP-Fraktion tritt auf die Botschaft ein und stimmt dem Sonderkredit zu.

Für die Mitte-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Für die Mitte-Fraktion ist das Projekt zielführend aufgegleist. Zwar führen die Beeinträchtigungen während der Bauzeit in der Bevölkerung zu Ängsten über zusätzliche Staus, aus unserer Sicht wird aber mit der Fahrbahntrennung und dem Einbezug der Süd- und St. Niklausengasse diesen Ängsten Rechnung getragen. Die Koordination des

Bauprojektes mit der Sperrung des Rengglochs sehen wir als zwingend, um möglichst wenige Beeinträchtigungen zu haben. Die abgewiesene Klage zum Renggloch beim Kantonsgericht durch Mitbewerber bei der Bauvergabe können wir nachvollziehen und bitten die beurteilenden Stellen dringend, künftig Augenmass in der Auslegung der Vorgaben zu behalten. Trotz dieser unschönen Bauverzögerung hat diese Klage aber nichts mit diesem Projekt an und für sich zu tun. Zurück zum Projekt: Obwohl die Fahrbahnhaltestellen absolut im Trend sind, ist es richtig, dass zumindest bei einem Teil der Haltestellen die Busbuchten erhalten bleiben. Die Umgestaltung der bestehenden kombinierten Rad- und Gehwege zu Radstreifen und Gehwegen erachten wir als zweckmässig und verhältnismässig umgesetzt, den durchgehenden Radstreifen von der Busschleife bis zur Einmündung Hergiswaldstrasse begrüssen wir ausdrücklich. Eine Rückweisung des gesamten Projektes aufgrund ungenügender Radweglösungen kommt für uns deshalb nicht infrage. Als sehr wichtig erachten wir es, dass die Bevölkerung rechtzeitig umfassend über den Verlauf und die Ziele des Projektes informiert wird. Abschliessend: Spannend wird bei der Sperrung des Rengglochs ja zu sehen sein, wie viel des Verkehrs hausgemacht ist. In diesem Zusammenhang weisen wir nochmals auf die Wichtigkeit des geplanten Verkehrsmonitorings bei der Sperrung des Rengglochs hin. Wir treten auf die Botschaft B 123 ein und stimmen ihr zu.

Für die FDP-Fraktion spricht Sabine Wermelinger.

Sabine Wermelinger: Das vorliegende Projekt ist im vom Kantonsrat bewilligten Bauprogramm im Topf A aufgeführt und betrifft eine wichtige Verkehrsachse, welche regelmässig an ihre Kapazitätsgrenze kommt. Es ist augenfällig, dass der Strassenabschnitt in der Stadt Kriens nicht dem heutigen Standard entspricht. Aus Sicht der FDP-Fraktion ist auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit anzustreben. Der Neu- und Ausbau der Strasse auf einer Länge von 1,7 Kilometern mit einem Radstreifen Richtung Malters erachten wir als notwendig und verhältnismässig. Die Strasse wird verbreitert und saniert, und der Verkehrsfluss soll verbessert werden. Für ein gutes Miteinander zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (öV) ist es wichtig, dass ein Überholen der Busse mindestens bei ausgewählten Haltestellen möglich ist und keinesfalls reduziert wird. Minimale Verlustzeiten erhöhen die Attraktivität des öV. Die behindertengerechten höheren Anschlagskanten optimieren die Umschlagszeiten, und das kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute. Besorgt nehmen wir jedoch zur Kenntnis, dass aufgrund der erhöhten Kanten sehr lange Bushaltebuchten notwendig sind, damit die heutigen Busse zu- und wegfahren können. Als ob die Strassen nicht schon eng genug wären um die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen, wird diese Anforderung in Zukunft zusätzliche Hürden mit sich bringen und viel Geschick bei der Planung erfordern. Die FDP-Fraktion fordert, dass für das vom Projekt betroffene ansässige Gewerbe und für die Anwohnenden gute, verträgliche Lösungen betreffend Zu- und Wegfahrt und Parkierung gefunden werden. Betreffend Lichtsignalanlagen fordern wir moderne digitale Anlagen, welche möglichst kurze Wartezeiten für alle gewährleisten und möglichst aufeinander abgestimmt sind. Wir gehen davon aus, dass die Ausführung des Bauprojektes in Abstimmung mit dem Projekt Renggloch erfolgt. Betreffend Einsprachen oder Beschwerden erwarten wir, dass die Verantwortlichen des Kantons die bewährte gesamtheitliche Betrachtungsweise anwenden. Die Gesamtkosten betragen 24,88 Millionen Franken, was knapp unter der Summe für eine Volksabstimmung liegt. Wir gehen davon aus, dass die Reserven angemessen berechnet wurden und die Summe nicht überschritten wird. Wir erachten das Projekt als notwendig, zweck- und verhältnismässig. Den Antrag auf Rückweisung unterstützen wir nicht. Für Velofahrende besteht die Möglichkeit, Richtung Kriens Alternativrouten durch die Quartiere zu wählen. Der Kantonsrat hat mit der Zustimmung zur Motion M 208 von Yvonne Zemp Baumgartner signalisiert, dass grundsätzlich auch Radrouten ausserhalb des Kantonsstrassennetzes befürwortet werden. Wieso sollte dies hier nicht auch zum Tragen kommen? Eine akzeptable Alternativroute für die Velofahrenden via Quartierstrasse wurde uns aufgezeigt und offenbar auch mit der Stadt Kriens abgesprochen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist dieses Vorgehen

nachvollziehbar. Die FDP-Fraktion tritt auf die Botschaft ein und stimmt ihr zu.

Für die SP-Fraktion spricht Hasan Candan.

Hasan Candan: Mit dem vorliegenden Dekret beantragt der Regierungsrat eine Änderung der Kantonsstrasse K 4, namentlich des Abschnitts, welcher das Zentrum der Stadt Kriens mit dem Stadtteil Luzern-Littau und der Gemeinde Malters verbindet bis zur Einmündung der Hergiswaldstrasse. Die Kosten für die Sanierung des 1,7 Kilometer langen Strassenabschnitts betragen 24,88 Millionen Franken und liegen somit knapp 120 000 Franken unter der Schwelle von 25 Millionen Franken, welche einer zwingenden Volksabstimmung bedürfen. Der Strassenabschnitt ist in einem schlechten baulichen Zustand, und die engen und gefährlichen Strassenverhältnisse entsprechen nicht den zeitgemässen Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Durch die Sanierung sollen die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss verbessert werden, wovon die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs ebenfalls profitieren soll, was die SP begrüsst. Als positive Aspekte des vorliegenden Strassenbauprojektes sind aus unserer Sicht zu nennen: die acht Mittelinseln als Querungshilfen für Fussgänger und Fussgängerinnen; die Verbreiterung der Gehwege, die Umgestaltung von sechs Knoten zur Verbesserung des Betriebsablaufs inklusive Lichtsignalanlagen; die Erstellung einer Radverkehrsanlage bergwärts (Richtung Westen) sowie insbesondere die Erstellung von elf Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz. Erst 129 der 671 Haltestellen werden bis 2023 hindernisfrei benutzbar sein. Dadurch ist der Zugang zum öV für Menschen mit Behinderungen nicht gewährleistet. Es ist sehr wichtig, dass wir hier viel schneller vorwärtskommen. Nebst den genannten positiven Aspekten beinhaltet das vorliegende Projekt aber drei wesentliche Mängel, weshalb wir beantragen, das Dekret zurückzuweisen mit dem Auftrag, das Projekt zu überarbeiten und die Mängel zu beseitigen. Als erster wesentlicher Mangel ist die fehlende Radverkehrsanlage talwärts in Richtung Osten zu nennen. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass diese nicht erforderlich sei. Die SP ist komplett gegenteiliger Meinung. Wenn die Regierung die Verkehrssicherheit, den Verkehrsfluss und die Zuverlässigkeit des öV auf diesem Abschnitt verbessern möchte, ist die Trennung des Verkehrsraums durch die Erstellung einer Radverkehrsanlage beidseitig – auch talwärts – zwingend, denn nur so können der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit während der Verkehrsspitzen mit hohem Verkehrsaufkommen gewährleistet werden, denn ansonsten kommt es zu gefährlichen Überholmanövern, sei es, dass unter anderem Trolleybusse Cargovelos oder Velos mit Anhängern überholen, oder umgekehrt, dass diese sich an den stehenden Autos vorbeischlängeln müssen. Die Idee, die Radfahrenden über einen Parallelweg, teilweise auch einen Spazierweg, ungetrennt – also Elektrobikes neben Müttern oder Vätern mit Kinderwagen – durch das Quartier umzulenken, funktioniert nicht und schafft neue Gefahren. Als zweiter wesentlicher Mangel sind die weiterhin bestehenden und gefährlichen privaten Grundstückszufahrten zu nennen, unter anderem auf Höhe Denner, wodurch die Personenwagen rückwärts in die Strasse oder Radverkehrsanlage einfahren müssen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf für Optimierungen, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Als dritter wesentlicher Mangel ist die fehlende zusammenhängende und aufeinander abgestimmte Verkehrsplanung zu nennen, welche die vor- und nachgelagerten Verkehrsabschnitte mit einbezieht sowie eine den Klima- und Umweltzielen entsprechende Sanierung des Strassenabschnitts. Zusammen mit der Änderung der Kantonsstrasse über das Renggloch inklusive Radverkehrsanlage sollen neue Busverbindungen zwischen Kriens, Luzern-Littau und Blatten-Malters eingeführt werden, welche eine Umlagerung des Verkehrs zugunsten des öV und des Radverkehrs als Ziel haben. In Zukunft werden mehr Busse und Radfahrende den Strassenabschnitt durch Kriens benutzen, über den wir heute sprechen. Gleichzeitig wird es ebenfalls eine Herausforderung werden, die negativen Emissionen auf die Umwelt sowie den Lärm zu reduzieren. Wenn wir die Kantonsstrasse K 4 auf diesem Abschnitt sanieren, müssen wir dies hier und heute so planen, dass sie den zukünftigen Anforderungen genügt. Ansonsten müssen wir sie kurz nach der feierlichen Eröffnung wieder anpassen, was teuer und ineffizient ist. Der Bedarf der Sanierung der Kantonsstrasse K 4 ist ausgewiesen, deshalb

wird die SP auf die Vorlage eintreten. Das Projekt muss aber hinsichtlich der drei wesentlichen Mängel verbessert werden. Deshalb stellen wir den Antrag auf Rückweisung mit dem Auftrag zur Verbesserung des Projekts. Nun ist es so, dass sich das Projekt Renggloch aufgrund hängiger Einsprachen um mindestens ein Jahr verzögert. Es ist deshalb opportun, das vorliegende Strassenbauprojekt zu verbessern und die wichtigen Anpassungen vorzunehmen, und dies, ohne dass sich daraus nennenswerte Nachteile ergeben würden. So kann das vorliegende Projekt auch auf die Sanierung des Rengglochs abgestimmt realisiert werden.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Die G/JG-Fraktion tritt auf die vorliegende Botschaft ein. Die Botschaft an sich ist für uns aber nicht so klar, wie es von meinen bürgerlichen Vorrednern dargelegt wurde. Ich nehme an, dass der Mehrheit in diesem Saal bekannt ist, dass die Kantonsstrasse durch Kriens von viel Verkehr geprägt ist, die Kapazitätsgrenze definitiv erreicht ist, die Busse regelmässig im Stau stehen und es keine durchgehenden Velospuren gibt. Kurz zusammengefasst: Eine Änderung ist absolut dringend nötig, das ist parteiübergreifend wohl unbestritten. Nun stellt sich die Frage, wie diese Änderung aussehen soll, und hier scheiden sich die Geister. Für die G/JG-Fraktion ist es klar: Der heute herrschende Zustand auf der gesamten Kantonsstrasse K 4 durch Kriens muss neu durchdacht werden. Die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Kriens ist vor allem in der Nähe der vielbefahrenen Kantonsstrasse klein bis nicht vorhanden. Wir sprechen hier von mindestens 70 000 Krienserinnen und Kriensern, die mehr oder weniger stark vom Strassenlärm betroffen sind. Täglich brettern Tausende von Autos mit mindestens 50 km/h durch Kriens oder stehen mit laufendem Motor im Stau. Die Zuverlässigkeit des öV ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens vor allem während der Stosszeiten nicht gegeben. Der 1er-Bus steht regelmässig im Stau fest und kann so den Fahrplan nicht einhalten. Mit dem Ausbau des Rengglochs, dem unser Rat zugestimmt hat, werden die eben geschilderten Umstände nicht verschwinden, sondern höchstwahrscheinlich noch verschlimmert werden. Darum braucht es heute ein Zeichen für nachhaltige und siedlungsverträgliche Lösungen. Die in der Botschaft geplante Bevorzugung des öV, der Ausbau des Gehwegs und ein zusätzlicher Radstreifen Richtung Malters sind ein erster Schritt. Aber das reicht nicht. Um den Verkehr durch die Stadt Kriens siedlungsverträglicher zu gestalten, braucht es eine Temporeduktion – und zwar nicht nur im Zentrum, sondern im gesamten Gebiet. Dies wäre ein erster wichtiger und einfach umsetzbarer Schritt, um der Herausforderung entgegenzutreten. Die Lösung des Kantons sieht leider anders aus, nämlich ein Neu- und Ausbau der Kantonsstrasse. Es gibt keine Spur eines Versuchs, den Verkehr durch die Stadt Kriens zu reduzieren, und nur einen minimalen Lärmschutz. Hier spielen wir von der G/JG-Fraktion nicht mit. Wir fordern seit Jahrzehnten und auch heute wieder, dass Strassenprojekte endlich lärmverträglich ausgestaltet werden. Dem Lärmschutz muss eine höhere Priorität eingeräumt werden. Die vom Regierungsrat beschlossenen technischen Massnahmen zur Reduktion des Strassenlärms entsprechen nicht dem Anspruch an eine siedlungsverträgliche Abwicklung der grossen Verkehrsmenge. Die Massnahmen sollen entsprechend der stark besiedelten Umgebung verbessert werden. Dazu gehören auch lärmabsorbierende Strassenbeläge im dicht besiedelten Gebiet. Last, but not least stören wir uns daran, dass die betroffene Gemeinde eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde betreffend Lärmschutz eingereicht hat, aber die Botschaft ohne deren Erledigung trotzdem dem Kantonsrat zur Beratung vorgelegt wird. Wir kennen den Ausgang der Beschwerde und die vorgehenden Entscheidungen nicht, trotzdem stimmen wir heute über das Projekt ab. Die G/JG-Fraktion empfindet dies als störend. Wir müssen vor der Beratung wissen, über welchen Inhalt eines Projektes wir abstimmen, ansonsten scheint dies ziemlich willkürlich. Wenn diesem Projekt heute zugestimmt wird, und davon gehe ich leider aus, dann bitte ich Sie, dass möglichst siedlungsverträgliche flankierenden Massnahmen während der Realisierung angedacht werden und die Bevölkerung angehört wird. Aus den vorgenannten Gründen hat die G/JG-Fraktion einen Rückweisungsantrag gestellt. Wir müssen nochmals über die Bücher und das Thema

Lärmschutz genau anschauen. Ich bitte Sie, unserem Rückweisungsantrag zuzustimmen und ansonsten die Botschaft abzulehnen.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Wir leben in einer Zeit der Sanierung von Verkehrsinfrastrukturen. Mit der vorliegenden Botschaft B 123 ist wieder einmal ein Strassenabschnitt an der Reihe, genauer ein 1,7 Kilometer langer Abschnitt der Obernauerstrasse in Kriens. Es ist ein Erneuerungs- und Verbesserungsprojekt der K 4. Das Projekt kommt jetzt, weil die Totalsperre von 18 Monaten während der Bauphase des Rengglochs genutzt werden soll. Für 24,88 Millionen Franken werden einige Arbeiten erledigt, so etwa eine neue Fahrbahn inklusive Unterbau mit Lärmbelag auf einer Länge von 1,7 Kilometern, ein durchgehender Radstreifen beziehungsweise Radweg, für die Fussgänger und Fussgängerinnen werden unter anderem acht Mittelinseln gebaut, und elf Bushaltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Aus unserer Sicht überwiegt das Positive deutlich: Die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität werden für alle verbessert. Das Projekt bringt eine Aufwertung des ganzen Strassenraumes. Es bringt weniger gegenseitige Behinderungen des MIV und einen besseren Fluss für den öV mit der Bevorzugungsmöglichkeit bei Ampeln und damit eine bessere Zuverlässigkeit der Bus-Linie 1. Zudem ist es richtig, jetzt die Synergien mit der 18-monatigen Totalsperre des Umbaus des Rengglochs zu nutzen. Jede Projektverzögerung würde diesen Synergieeffekt gegenstandslos machen. Eine Ablehnung – wie wir es von der G/JG-Fraktion gehört haben, sie verlangt Tempo 30 durch ganz Kriens – können wir nicht nachvollziehen. Kriens hat erst gerade über diese Frage abgestimmt und sich dagegen entschieden. Um in ganz Kriens Tempo 30 einführen zu können, wird es wohl einen längeren Prozess benötigen, ich denke etwa fünf Jahre. Die Ablehnung der SP-Fraktion wegen der fehlenden Velospur stadtwärts können wir ebenfalls nicht nachvollziehen. Diese Velospur ist wegen der Platzverhältnisse nicht möglich, ansonsten braucht es eine Strassenraumverbreiterung, und die Zerstörung von Gärten, Häusern und dem ganzen Ortsbild wäre dafür nötig. Eine kleine Alternative gibt es schon heute in Kombination mit einem schmalen Fussweg. Ab der Hälfte steht mit der Südstrasse / St. Niklausengasse eine ruhige Quartierstrasse zur Verfügung. Für Familien mit Kindern gibt es also eine Alternative. Zudem sind die Velofahrer mit E-Bikes stadtwärts fast so schnell wie der andere Verkehr. Wir sind deshalb der Ansicht, das sei vertretbar. Wir finden das Projekt gut. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten und stimmt dem Sonderkredit zu.

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

Fabian Peter: Die Kantonsstrasse K 4 ist die wichtigste Verkehrsachse in der Stadt Kriens, sie verbindet zudem die Stadt Luzern mit der Gemeinde Malters. Diese Strasse stösst regelmässig an ihre Kapazitätsgrenzen, was auch der öV deutlich zu spüren bekommt. Der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit sollen mit der Verbreiterung der Strasse und dem Knotenausbau erreicht werden. Die Änderung erfolgt auf einer Strecke von 1,7 Kilometern. Die wichtigsten Massnahmen sind: die Verbreiterung der Strasse und der Veloweg bergwärts, beidseitige Gehwege von 2,0 Metern Breite, sichere Querung für den Langsamverkehr, der behindertengerechte Ausbau von elf Bushaltestellen, die Umgestaltung und der Ausbau von sechs Knoten sowie die entsprechende Ausrüstung von vier Knoten mit neusten Lichtsignalanlagen. Der Sanierungsbedarf der Kantonsstrasse ist unbestritten. Dennoch gab es kritische Stimmen, die wir in der VBK entgegengenommen haben. Zum Lärmschutz haben wir im Regierungsratsbeschluss ausgeführt, dass die zuständige Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) zum Zeitpunkt des Einbaus den entsprechenden lärmtechnisch richtigen Belag einbauen wird. Das Thema Lärmschutz nehmen wir also sehr ernst und tauschen uns auch mit Kriens darüber aus. Die Flüsterbeläge sind nicht unbedingt teurer beim Einbau, aber sie haben eine kürzere Lebensdauer und sind auf längere Zeit gesehen eben doch etwas teurer. Trotzdem ist es wichtig, dem Lärm in diesem Gebiet entsprechend Beachtung zu schenken. Einen durchgehenden Veloweg talwärts haben wir geprüft. Aufgrund des vorhandenen Platzes ist es nicht verhältnismässig, denn es müssten zusätzlich Häuser abgerissen werden. Da auch Ihr Rat im entsprechenden Beschluss festgehalten hat, dass es alternative Velorouten gibt – Sabine Wermelinger hat in ihrem

Eintretensvotum darauf hingewiesen –, sind wir der Ansicht, dass unser Vorgehen verhältnismässig ist. Ich danke auch András Özvegyi, der diese Interessensabwägung unterstützt hat, welche die Regierung ebenfalls gemacht hat. Das Projekt ist auf das Vorhaben Renggloch abgestimmt, welches die Bevölkerung mit einer grossen Mehrheit gutgeheissen hat. Wir bitten Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen und dem Sonderkredit von 24,88 Millionen Franken zuzustimmen.

Antrag Candan Hasan / Schmutz Judith: Rückweisung.

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

Pius Kaufmann: Der VBK lag ein Rückweisungsantrag vor, der mit 9 zu 3 Stimmen abgelehnt wurde. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Judith Schmutz: In meinem Eintretensvotum habe ich bereits ausgeführt, warum wir diesen Rückweisungsantrag stellen. Der G/JG-Fraktion ist es enorm wichtig, dass den Lärmschutzmassnahmen mehr Beachtung geschenkt wird. Unserer Meinung nach ist das bei diesem Projekt nicht der Fall. Daher bitte ich Sie, unserem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Hasan Candan: Aus unserer Sicht ist die Sanierung notwendig, da die Strasse die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet und der öV seinen Zeitplan nicht einhalten kann. Aber mit dem von der Regierung vorgeschlagenen Projekt sind wir nicht einverstanden und beantragen die Rückweisung. Unserer Meinung nach ist das Projekt unausgegoren. Ich selber habe selten ein Projekt gesehen, das nicht auf die anschliessenden Strassenabschnitte abgestimmt ist. Das Foto auf Seite 16 der Botschaft zeigt die aktuelle Situation. Einen grossen Mangel, den wir beanstanden, ist die fehlende Radverkehrsanlage talwärts. Auf dem Foto sehen Sie einen RBus. Zur bestehenden Linie aus dem Eigenthal soll eine neue Buslinie nach Littau und Malters hinzukommen. Wenn also vier Busse hintereinanderfahren, kann es zu gefährlichen Situationen kommen. Es wurde auch erwähnt, dass die Autos beziehungsweise Busse die Velofahrenden nicht überholen könnten. Das Problem ist aber umgekehrt. Ich war letzte Woche während der Hauptverkehrszeit dort zugegen und habe gesehen, wie die Autos stehen, dort ist kein Vorbeikommen möglich. Wir beantragen die Rückweisung, damit nochmals eine talwärts führende Radverkehrsanlage geprüft werden kann, nicht zuletzt, um auch die Zuverlässigkeit des öV zu fördern und unsere Klimaziele zu erreichen. Das geplante Projekt wird bald zu Anpassungen führen, die uns ein Vielfaches mehr kosten werden. Der Regierungsrat hat zudem erklärt, dass sich das Projekt Renggloch zeitlich verschieben wird. Daher ist es opportun, nochmals über die Bücher zu gehen, anstatt später nochmals alles über den Haufen zu werfen und viel Geld auszugeben.

Daniel Gasser: Wir sehen das Projekt im Rahmen der Verhältnisse als zielführend an, das gilt auch für die Lärmschutzmassnahmen und die geplanten Radverkehrsanlagen. Daher lehnt die Mitte-Fraktion den Rückweisungsantrag ab.

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

Fabian Peter: Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen. In meinem Votum zum Eintreten habe ich erklärt, dass der Veloverkehr talwärts auf einer alternativen Route stattfindet. Wenn wir das Projekt nochmals überarbeiten müssen, kann es nicht mehr mit den Arbeiten im Renggloch koordiniert werden. Es würde mehr als ein Jahr dauern, da wir eine zusätzliche öffentliche Auflage des neuen Projektes durchführen müssten. Um den nötigen Platz zu finden, müssten wahrscheinlich sogar Enteignungen vorgenommen werden. Die alternative Route ist zweck- und verhältnismässig. Bezüglich Lärmbelag haben wir in der Projektbewilligung durch den Regierungsrat entsprechend Einfluss genommen und die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur angewiesen, den aus Sicht der Technik richtigen lärmarmen Belag einzubauen. Somit glauben wir, diesem Anliegen ebenfalls Rechnung getragen zu haben.

Der Rat lehnt den Antrag mit 81 zu 31 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 4, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Stadt

Kriens, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 91 zu 16 Stimmen zu.