KANTON
LUZERN

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom	29. Juni 2026
Kantonsratspräsidentin	Widmer Reichlin Gisela

B 86 Änderung der Kantonsstrasse K 15, Rothenburgstrasse, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Kapf (exkl.), Gemeinde Emmen; Botschaft und Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Laura Spring: Die folgenden beiden Geschäfte betreffen beide Kantonsstrassenprojekte in der Gemeinde Emmen. Das erste (Botschaft B 86) betrifft die Kantonsstrasse K 15, das zweite (Botschaft B 88) die Kantonsstrasse K 13. Wir werden beide Geschäfte gemeinsam beraten, das heisst, dass das Eintreten auf Wunsch der Kommission zu beiden Geschäften stattfinden wird. Zur ersten Botschaft B 86, diese betrifft die Kantonsstrasse K 15 im Abschnitt Autobahnanschluss Emmen Nord bis Kreisel Kapf. Der Regierungsrat legt uns einen Sonderkredit für die Baukosten von 15,68 Millionen Franken vor. Die VBK anerkennt, dass die Sicherheit erhöht, der Verkehrsfluss verbessert und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (öV) und den Langsamverkehr getroffen werden. Eine Mehrheit der Kommission beurteilt das Projekt als ausgewogen. Es wurden jedoch mehrere Rückweisungsanträge eingereicht. Grund dafür sind die Nichterfüllung der Sicherheitsstandards für den Fuss- und Veloverkehr, welche der Kanton im Januar 2026 verabschiedet hat. Darin ist beschrieben, welche Infrastruktur es bei welchen Tempolimiten und Verkehrsbelastungen braucht, damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden kann. Die Standards wurden jedoch erst nach der Projekterarbeitung finalisiert. Die VBK hat über zwei Rückweisungsanträge abgestimmt. Der erste Rückweisungsantrag forderte, dass die Fahrradinfrastruktur durchgehend sein muss, und der Kreisel so zu ergänzen oder in Lichtsignalkreuzungen umzubauen ist, dass keine Einfädelung der Radfahrerinnen und Radfahrer in den motorisierten Individualverkehr (MIV) mehr nötig ist. Die Umweltspur ist mindestens 4,5 Meter breit auszuführen oder ein Radstreifen und eine Busspur zu erstellen. Tempo 30 ist einzuführen, dies reduziert die Sicherheitsdefizite. Dieser Antrag wurde mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt. Ein zweiter Rückweisungsantrag beschränkte sich auf die erste Forderung des ersten Rückweisungsantrags. Dieser Antrag wurde mit 8 zu 5 Stimmen abgelehnt. In der Schlussabstimmung hat die Kommission dem Sonderkredit mit 10 zu 3 Stimmen zugestimmt. Nun zur zweiten Botschaft B 88. Dieses Geschäft betrifft ebenfalls die Gemeinde Emmen, jedoch die Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Zentralplatz bis Sonnenplatz. Wir befinden über einen Sonderkredit für die Baukosten von 9,66 Millionen Franken. Mit dem Projekt wird ein wichtiger Abschnitt des Gesamtsystems Luzern Nord angepasst. Velos und öV sind gebührend berücksichtigt. Die Aufenthaltsqualität wird verbessert und die Fussgängerüberquerungen erleichtert. Auch eine Busbevorzugung ist vorgesehen. Neben den Verkehrsanliegen werden Siedlungsanliegen mit Pflanzungen und Wasserversickerungen berücksichtigt. Das Temporegime mit Tempo 30 wird von der Kommission als zweckmässig beurteilt. Anträge wurden bei diesem Geschäft in der Kommission keine eingereicht. Die Kommission hat dem Sonderkredit einstimmig zugestimmt.

Für die Mitte-Fraktion spricht Manuela Jost-Schmidiger.

Manuela Jost-Schmidiger: Die Mitte-Fraktion tritt auf beide Vorlagen ein und wird ihnen zustimmen. Zur Botschaft B 86: Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Projekt, weil es einen ausgewogenen Ansatz verfolgt. Es erhöht die Sicherheit, verbessert den Verkehrsfluss und

stärkt den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr. Gleichzeitig werden bestehende Defizite behoben und auch beim Lärmschutz werden konkrete Verbesserungen erzielt. In der Kommission wurden insbesondere Fragen zum Temporegime und zur Veloführung diskutiert. Die Mehrheit ist zum Schluss gekommen, dass die seit Anfang 2026 geltenden Kriterien für Tempo 30 beziehungsweise Tempo 50 korrekt angewendet wurden. Entscheidend ist für die Mitte-Fraktion, dass dieses wichtige Verkehrsprojekt nicht weiter verzögert wird. Zudem wird die Vorlage von der Gemeinde Emmen mitgetragen. Zwischenzeitlich ist ein Rückweisungsantrag eingereicht worden, mit dem Ziel, die Veloinfrastruktur im Bereich des Kreisels grundlegend anzupassen. Die Mitte anerkennt die Bedeutung einer sicheren und attraktiven Veloinfrastruktur. Eine Rückweisung würde jedoch ein wichtiges und breit abgestütztes Projekt verzögern. Darum lehnen wir den Rückweisungsantrag ab. Ebenfalls liegt ein Antrag vor, der eine Optimierung der Veloinfrastruktur im Kreiselbereich verlangt. Auch hier haben wir Verständnis für das Anliegen. Wir gehen jedoch davon aus, dass zusätzliche Prüfungen und allfällige Anpassungen nicht ohne zeitliche Auswirkungen möglich sind. Im Interesse einer raschen Realisierung des Gesamtprojekts unterstützt die Mitte-Fraktion diesen Antrag ebenfalls nicht. Zur Botschaft B 88: Auch diese Vorlage verfolgt einen ausgewogenen Ansatz. Sie erhöht die Sicherheit, stärkt den öV und verbessert die Bedingungen für den Veloverkehr. Gleichzeitig werden die Bushaltestellen hindernisfrei ausgestaltet und mit lärmmindernden Massnahmen die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht. Das Projekt fügt sich gut in das Gesamtverkehrssystem Luzern Nord ein und wird von der Gemeinde Emmen ebenfalls mitgetragen. Die Mitte-Fraktion ist überzeugt, dass beide Projekte einen wichtigen Beitrag zu einer sicheren, leistungsfähigen und zukunftsgerichteten Verkehrsinfrastruktur leisten.

Für die SVP-Fraktion spricht Martin Waldis.

Martin Waldis: Die SVP-Fraktion unterstützt beide Vorlagen. Zur Botschaft B 86: Der Kredit von 15,868 Millionen Franken ist zu genehmigen. Die Aufwertung der Rothenburgstrasse in Emmen ist eine sinnvolle Sache. Die Massnahmen sind zeitlich und inhaltlich auf die Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord abgestimmt und dürfen auf keinen Fall durch irgendwelche Anträge und Neuplanungen verzögert werden, die wieder angepasst werden müssen. In diesem Sinn ist zu beachten, dass der Preis schlussendlich auch nicht mehr stimmen würde, wenn man wieder etwas Neues einbringt. Die SVP-Fraktion wird beide Anträge ablehnen. Der heutige Velostreifen und der ganze Strassenraum reichen nicht mehr aus und müssen um 5,5 Meter verbreitert werden. Es macht keinen Sinn, wenn man versucht, einen Kreisel noch grösser zu machen und noch mehr Ressourcen zu verschwenden. Zum Teil gibt das eine falsche Sicherheit, was schlussendlich niemandem hilft. Der Velo- und der Fussgängerverkehr wurden besonders stark berücksichtigt. Das liegt auch daran, dass die Fachgruppe Verkehrstechnik bei der ganzen Planung involviert war. Ich denke, dass man ein gewisses Vertrauen in die verschiedenen Gremien haben darf. Man muss nicht nachträglich hinterfragen, warum etwas getan wird oder nicht. Sie kennen vielleicht das Lied «Hans im Schneckenloch hat alles, was er will». Beim öV, der jetzt leidet, wird grundsätzlich sehr gut reagiert, mit der Busspur und mit den Haltestellen, die nach den neusten Erkenntnissen hindernisfrei gestaltet werden. Die Gemeinde Emmen war von Anfang an mit einbezogen. Grundsätzlich war sie nicht nur amused, sondern sie hat sich eingebracht, auch in Bezug auf die Grünräume. In diesem Projekt wurde alles präsentiert und mit einbezogen. Aktuell ist der Fuss- und der Veloverkehr benachteiligt. Das städtebauliche Gesamtkonzept wurde von der Gemeinde Emmen mitunter abgesegnet. Es wird wahrscheinlich noch zu einigen Einsprachen kommen. Mit zusätzlichen Bäumen und mehr Grünräumen wird einer höheren Aufenthaltsqualität Rechnung getragen. Personenunterführungen an der Waldeggstrasse beim Kreisel Kapf werden durch ebenerdige, sichere Fussgängerüberquerungen ersetzt, damit die Wahrnehmung des heftigen Treibens, das dort oben stattfindet, jederzeit gewährleistet werden kann. Lärmschutzprojekte sind natürlich auch immer ein grosser Kostenfaktor. Einige Betroffene konnten in das Projekt mit einbezogen werden und einige müssen den Lärm noch ertragen. Man denkt immer, dass die Technik immer besser wird. So gesehen wird es nicht mehr Lärm geben, weil der Verkehr grundsätzlich leiser wird. Es wurde viel Zeit in die Planung

investiert, um das Bestmögliche für alle zu erreichen. Es macht wenig Sinn, die Planung jetzt zu durchkreuzen und mit neuen Wünschen zu bestücken. Diese Anträge lehnen wir wie schon erwähnt ab. Zur Botschaft B 88 gibt es nicht viel zu sagen. Es handelt sich dabei um ein ausgewogenes Projekt. Die 30er-Zonen, die damit lanciert werden, wurden nach den neusten Vorgaben, die wir ausgearbeitet haben, erstellt. So kann man gut weiterarbeiten, wenn man nach 30er-Zonen ruft und grundsätzlich gemäss Ablauf arbeitet. Die SVP-Fraktion stimmt beiden Vorlagen zu, sie sind ausgewogen und alle wurden berücksichtigt.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Es geht zwar um zwei verschiedene Vorlagen, aber man muss sie zusammenhängend sehen. Die zwei Projekte haben aus unserer Sicht einen Fehler: den Teil dazwischen hätte man auch sanieren müssen. Oder anders gesagt: Es wäre wichtig gewesen, dass die Botschaft B 88 den Sonnenplatz ebenfalls beinhaltet hätte. Beide Strassenabschnitte benötigen eine Sanierung und die Verbesserungen für sämtliche Verkehrsteilnehmer sind spürbar. Die unterschiedliche Handhabung von Tempo 30 entspricht dem Planungsbericht, den wir selbst verabschiedet haben. Während in der Botschaft B 86 Tempo 50 beibehalten wird, gibt es in der Botschaft B 88 eine Tempo-30-Zone. Dem stimmen wir so zu. Es ist ein Teil unseres Systems, dass nicht alle mit dem Ganzen einverstanden sind. Aber es macht keinen Sinn, Beschwerden einzureichen und die Projekte in Emmen sozusagen zu sistieren. Vor allem bei der Rothenburgstrasse muss man sich die Platzsituation vor Augen führen. Es ist nicht einfach, in bewohnten Gebieten die nötige Breite für einen maximalen Verkehrsraum zu generieren. Zudem hat uns der Regierungsrat in der Kommission zugesichert, bei der Ausführungsplanung den Kreisel für den Langsamverkehr zu überprüfen. Aus diesem Grund werden wir die Rückweisungsanträge ablehnen. Den Antrag der SP-Fraktion lehnen wir ebenfalls ab. Erwähnenswert ist für uns auch, dass die Zusammenarbeit zwischen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) und der Gemeinde Emmen sehr gut war. Die Gemeinde Emmen lobt diese Zusammenarbeit, die auch zu einer zielführenden Planung beider Projekte geführt hat. Die FDP-Fraktion tritt auf beide Vorlagen ein und lehnt die vorliegenden Anträge ab.

Für die SP-Fraktion spricht Sarah Bühler-Häfliger.

Sarah Bühler-Häfliger: Die SP-Fraktion wird auf beide Vorlagen eintreten. Ich werde mich im Folgenden zuerst zur Botschaft B 88 äussern und danach zur Botschaft B 86. Beide Projekte sind sehr wichtig für die Gemeinde Emmen, deshalb ist es auch im Interesse der Gemeinde, wie auch des Kantons, dass beide Projekte zügig umgesetzt werden. Der Handlungsbedarf ist bei beiden Projekten unbestritten, denn es geht bei beiden Strassen darum, die Verkehrsinfrastruktur sicherer, vor allem für den Langsamverkehr, und siedlungsverträglicher zu machen. Und beide Strassen sollen besser an die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden abgestimmt werden. So wird der Verkehrsfluss gestärkt und die Anwohnenden sollen vor Verkehrslärm geschützt werden, das ist ein zentrales Anliegen. Die SP-Fraktion anerkennt, dass bei beiden Projekten, die Teil der Gesamtentwicklung rund um den Seetalplatz sind, das richtige Ziel verfolgt wurde. Auch die Massnahmen zur Erreichung des Ziels sind gut durchdacht und umgesetzt. Mit der Ausnahme eines gewichtigen Punktes, und das ist der Kreisel St. Christoph. Doch fangen wir von vorn an: Beim Projekt an der Gerliswilstrasse, zwischen Centralplatz und Sonnenplatz, ist die heutige Situation bezüglich Verkehrssicherheit und Lärmschutz ungenügend. Es fehlen sichere Veloanlagen und die Bushaltestelle Krauerstrasse ist nicht hindernisfrei ausgestaltet. Es besteht Handlungsbedarf. Das vorliegende Projekt bringt hier wesentliche Verbesserungen. Mit Tempo 30, neuen Radstreifen, sicheren Fussgängerquerungen, hindernisfreien Bushaltestellen und der Busbevorzugung durch Fahrbahnhaltestellen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und die Zuverlässigkeit des öV verbessert. Die neuen Grünflächen, die moderne Strassenentwässerung, lärmarme Beläge sowie zusätzliche Lärmschutzmassnahmen verbessern die Lebensqualität der Anwohnenden spürbar. Auch die Schwammstadt-Thematik wird berücksichtigt mit der optimierten Versickerung des Wassers. Wichtig ist aus Sicht der SP, dass die Gemeinde Emmen eng in die Planung einbezogen wurde und das Projekt mit dem städtebaulichen Zukunftsbild der Gemeinde abgestimmt ist.

Das Projekt überzeugt inhaltlich und leistet einen wichtigen Beitrag zu einer sicheren und siedlungsverträglichen Mobilität in der Agglomeration. Die SP-Fraktion wird diese Vorlage unterstützen. Beim Projekt zwischen dem Autobahnanschluss Emmen Nord und dem Kreisel Kapf ist aus unserer Sicht insbesondere positiv, dass der öV gestärkt wird – unter anderem mit dem Ausbau der Busspur und barrierefreien, behindertengerechten Bushaltestellen. Die Busspur ist wichtig, damit die Busse gut und pünktlich bis zum Bahnhof durchkommen. Gleichzeitig wird eine Radverkehrsanlage geschaffen, was die Verkehrssicherheit für Velofahrende deutlich verbessert. Sehr wichtig bei diesem Projekt ist die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen für die Anwohnenden und die Koordination dieser Massnahmen zeitgleich mit der Realisierung des Projekts. Begrüssenswert ist zudem, dass wichtige Akteure wie der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und die Fachstelle Hindernisfrei Bauen in die Planung einbezogen wurden. Grundsätzlich positiv bewerten wir auch die Anpassungen zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger: Die heutigen Unterführungen werden durch oberirdische Querungen mit Lichtsignalanlagen und Mittelinseln ersetzt. Damit wird nicht nur die Zugänglichkeit und die Barrierefreiheit verbessert, sondern auch das Sicherheitsgefühl gestärkt. Kritisch sehen wir, dass Tempo 30 zwar geprüft, letztlich aber verworfen wurde. Gerade mit Blick auf den Lärmschutz und die Verkehrssicherheit spielt Tempo 30 nachweislich eine zentrale Rolle. Die Thematik wurde unter der Ägide der Verhältnismässigkeit in dem durchgeführten Fachbericht geprüft, und unter Einbezug aller Faktoren ist man auf kantonaler Ebene zum Schluss gelangt, aktuell Tempo 50 umzusetzen. Der Entscheid auf Bundesebene bleibt noch abzuwarten. Bezüglich Veloführung auf der geraden Strecke wurden die minimalen Standards umgesetzt, das ist den Platzverhältnissen geschuldet. Jedoch ist im Perimeter des Kreisels keine Veloführung geplant, das bemängeln wir. Dies entspricht nicht den neuen kantonalen Sicherheitsstandards für Velos, und diese sind behördenverbindlich. Das heisst, die Infrastruktur für die Velos wird durch den Kreisel unterbrochen, das darf nicht sein bei einem Bauprojekt des Kantons, das zum heutigen Zeitpunkt geplant und realisiert wird. Es bleibt noch ein bisschen Zeit bis zur Realisierung, da das Bauprojekt erst gestartet werden kann, wenn der Autobahnanschluss Emmen Nord fertig ist. Wir regen deshalb an, diese Zeit zu nutzen und den Kreisel mit Sicherheitsmassnahmen für Velos zu ergänzen. Deshalb stellen wir den Antrag zur Verbesserung des Kreisels innerhalb dieser Vorlage, um das Projekt trotzdem ohne Verzögerung umsetzen zu können. Die Argumentation der Grünen und der GLP unterstützen wir, auch sie wollen den Kreisel für die Velos sicher machen, indem man den Kreisel überarbeitet. Der Unterschied zwischen den zwei Anträgen ist die Herangehensweise. Trotz diesem offenen Punkt des Kreisels, der jedoch zentral ist für das Projekt, anerkennt die SP den Nutzen für den öV, den Veloverkehr, die Verkehrssicherheit und die städtebauliche Entwicklung von Emmen. Die Rückmeldung aus Emmen zeigt, dass die Gemeinde hinter dem Bauprojekt steht. Falls wir uns also im Rat darauf einigen, die Verkehrssicherheit für Velos im Kreisel zu verbessern, stimmen wir der Vorlage zu, ansonsten werden wir sie ablehnen.

Für die Grüne Fraktion spricht Gian Waldvogel.

Gian Waldvogel: Insgesamt stimmig ist für uns das Projekt an der Gerliswilstrasse, hier werden wir auf die Vorlage eintreten und dem Sonderkredit von 10 Millionen Franken zustimmen. Die heutige Situation an der Gerliswilstrasse ist für alle Verkehrsteilnehmenden, Anwohnende und das örtliche Gewerbe nicht mehr haltbar. Dieser Abschnitt ist gefährlich, eng und die Strasse laut. Das Projekt stärkt die Verkehrssicherheit mit Velostreifen und Tempo 30 und reduziert die Lärmbelastung auch dank lärmarmer Beläge. Tempo 30 ist in diesem Zentrumsgebiet mit hohem Verkehrsaufkommen und sehr engen Platzverhältnissen zwingend. Es reduziert besonders die Gefahr für schwere Unfälle mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Ausserdem ist auch eine hindernisfreie Umgestaltung der Bushaltestelle Krauerstrasse im Projekt integriert. Die geplanten Bepflanzungen sowie sickerungsfähigen Abstellflächen verbessern zudem das Mikroklima. Besonders mit den zunehmenden Hitzewellen ist das eine wichtige Massnahme für den Schutz besonders vulnerabler Personen wie ältere Menschen und Kleinkinder. Die Umgebung erfährt insgesamt eine Aufwertung. Kritisch bleibt für uns, dass bestehende öffentliche Flächen in Parkplätze

umgewandelt werden. In der Abwägung ist die vorliegende Lösung dennoch eine deutliche Verbesserung und akzeptabel. Zur Botschaft B 88: Kritisch sehen wir den vorgelagerten Abschnitt auf der K 15 Rothenburgstrasse. Auch dieser Abschnitt ist unbestritten zu sanieren. Heute dominiert der Autoverkehr, Velowege fehlen und Fussgängerinnen und Fussgänger haben wenig Platz. Wir begrüssen im Grundsatz eine Erneuerung dieses Abschnitts sehr und anerkennen den Bedarf. Das Projekt mit Baukosten von rund 16 Millionen Franken sieht Veloinfrastruktur, Umweltspur und hindernisfreie Bushaltestellen und sichere Querungen vor. Doch das Projekt ist für die Zukunft gedacht und es ist uns ein grosses Anliegen, dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bei einer Strasse mit einem doch grossen Verkehrsaufkommen von über 17 500 Fahrten pro Tag für alle gewährleistet ist. Doch die vorliegende Botschaft der Regierung erfüllt dieses Ziel nicht vollständig. Aus unserer Sicht entsprechen die vorgesehenen wesentlichen Massnahmen bei genauerem Hinsehen bezüglich Veloinfrastruktur, Lärmschutz und Sicherheit bei der Rothenburgstrasse nicht den aktuellen Standards von Kanton und Bund. Wesentlich für diese Beurteilung sind die seit Januar 2026 von der Vif publizierten Standards Fuss- und Veloverkehr. Der Kanton Luzern setzt die Standards Fuss- und Veloverkehr als behördenverbindliche Weisung in Kraft, wonach die darin enthaltenen Grundsätze und Lösungsvorschläge anzuwenden sind. Für die kantonalen Fuss- und Veloinfrastrukturen sind sie verbindlich. Deshalb sind wir erstaunt, dass diese Standards nicht erfüllt werden. Das betrifft insbesondere den Kreisel, der in der geplanten Ausführung eine Velohauptroute unterbricht. Statt einer separaten Veloführung, wie dies bei dem hohen Verkehrsaufkommen vorgesehen ist, müssen die Velofahrenden wieder in den Kreisel mit dem übrigen Verkehr einfädeln. Dabei ist die Unfallgefahr für Velofahrende in Kreiseln besonders hoch, wie der Blick auf die Unfallstatistik zeigt. In jedem dritten Unfall in einem Kreisel ist ein Velo involviert – auf Kreuzungen nur in jedem fünften. Besonders ist hier, dass der Kreisel auf über Tempo 25 ausgelegt und asymmetrisch vorgesehen ist. Das ist ungenügend. Wir unterstützen deshalb die Bemerkung der SP-Fraktion zur Gestaltung des Kreisels und stellen gleichzeitig einen Rückweisungsantrag. Die Bemerkung der SP-Fraktion ist zwar wertvoll, würde jedoch aufgrund der sehr offenen Formulierung nicht verbindlich sicherstellen, dass die Velohauptroute unterbruchfrei geführt wird. Es handelt sich nur um eine absolut minimale Verbesserung. Wir sind der Überzeugung, dass der Kanton für die Zukunft bauen muss. Und die Zukunft ist eine sichere und attraktive Mobilität für öV, Velo und Fussgängerinnen und Fussgänger. Es steht auch im Widerspruch zu den kantonalen Mobilitätszielen, wenn jetzt keine optimalen Bedingungen geschaffen werden und nicht gemäss den eigenen Standards gehandelt wird. Wir können doch keine wissenschaftlich feststellbaren Sicherheitsdefizite weiterführen und auf Jahrzehnte zementieren. Wir würden auch keine Brücke bauen, der ein Pfeiler fehlt, weil es möglichst schnell gehen muss. Jetzt haben wir die Chance, nochmals grundlegende Änderungen vorzunehmen. Aus diesem Grund stellen wir gemeinsam mit der GLP einen Rückweisungsantrag, der eine unterbruchfreie Lösung für die Veloinfrastruktur fordert. Sollte die Rückweisung scheitern, wird die Grüne Fraktion die Vorlage in der Schlussabstimmung ablehnen. Auf weitergehende Forderungen in der Gestaltung des Abschnitts verzichten wir im Sinn eines Kompromisses, denn das Projekt hat noch weitere Defizite. Gemäss den Standards ist unter anderem bei Tempo 50 die gemeinsame Bus- und Velospur nicht breit genug, was zu Verzögerungen beim öV führt und Sicherheitsdefizite zur Folge hat. Die geplante Spur müsste statt 3,5 Meter 4,5 Meter breit sein. Ausserdem wären in diesem dicht befahrenen Abschnitt auch Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten notwendig, damit der öV ungehindert fliesst. Auch eine Reduktion auf Tempo 30 wäre eine Option, sie würde die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen und wäre mit der bestehenden Breite des kombinierten Velo- und Busstreifens kompatibel. Auch würde damit die Lärmbelastung für die Anwohnenden reduziert, und auch in Zukunft würden Immissions- oder gar die Alarmwerte mit dem bestehenden Temporegime überschritten. Deshalb pochen wir auf eine Rückweisung der Vorlage. Andernfalls lehnen wir sie ab.

Für die GLP-Fraktion spricht Franziska Rölli.

Franziska Rölli: Das vorliegende Projekt an der K15 vom Autobahnanschluss Emmen Nord bis an den Kreisel Kapf ist im Agglomerationsprogramm der 4. Generation enthalten und bringt Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, die Hindernisfreiheit und den Lärmschutz. Durch die verbesserte Aufteilung der Fahrbahn und teilweise mit Ampeln gesteuerte Fussgängerquerungen verbessert sich auch der Verkehrsfluss für den MIV. Die geplanten Investitionen betragen 15,68 Millionen Franken. Trotzdem bleibt die Situation aufgrund des mit 16 000 Fahrten hohen durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) und einer fehlenden baulichen Abtrennung des Radstreifens in Richtung Rothenburg angespannt. Zudem werden die Lärmschutzvorschriften bei 24 Liegenschaften nicht erfüllt. Vor diesem Hintergrund ist es für uns unverständlich, weshalb hier nicht Tempo 30 umgesetzt wird. Da Tempo 30 aber auch später ohne bauliche Massnahmen eingeführt werden kann, ist das für uns kein Grund für eine Rückweisung. Die Situation beim Kreisel ist für Velofahrer sicherheitstechnisch unhaltbar. Bei einem DTV von 16 000 Fahrten in den MIV einzufädeln und den Kreisel im Mischverkehr zu passieren, ist nur etwas für Furchtlose und Selbstsichere und somit für gerade mal 7 bis 15 Prozent gemäss Statistik. Das grosse Potenzial der Interessierten – gemäss Statistik 60 bis 70 Prozent – kann nur mit einer durchgängig sicheren Infrastruktur abgeholt werden. Ohne eine sichere Kreiselquerung und eine dem Tempo entsprechende Infrastruktur sind die hohen Investitionen im Bereich Velo zu wenig effektiv. Stattdessen wird die Netzlücke für die nächsten Jahre in Asphalt gegossen. Auch der Verlust der Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm rechtfertigt aus unserer Sicht diese Fehlinvestition nicht. Deshalb treten wir zwar auf die Vorlage ein, werden sie aber zur Überarbeitung zurückweisen. Sollte weder die Rückweisung noch der Antrag der SP-Fraktion angenommen werden, lehnen wir die Vorlage ab. Bei der zweiten Vorlage geht es um die K 13 in Emmen zwischen dem Centralplatz und dem Sonnenplatz und den dafür notwendigen Sonderkredit von gut 9,6 Millionen Franken. Das vorliegende Projekt bringt wichtige Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, die Hindernisfreiheit und den öV. Die Einführung von Tempo 30 erhöht die Sicherheit von allen Verkehrsteilnehmenden erheblich. Es ist schade, dass trotz eines DTV von 18 350 Fahrten bergwärts auf die Abtrennung des Radstreifens verzichtet wird. Aufgrund der sehr engen Platzverhältnisse können wir das aber nachvollziehen. Insgesamt überwiegen die positiven Aspekte des Projekts. Deshalb werden wir auf diese Vorlage eintreten und ihr zustimmen.

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

Fabian Peter: Die Kantonsstrasse K 15 im Abschnitt Autobahnanschluss Emmen Nord bis zum Kreisel Kapf in der Gemeinde Emmen soll saniert werden. Im Wesentlichen geht es darum, Radverkehrsanlagen zu erstellen, Massnahmen für den öV zu realisieren und die Arbeiten mit dem Lärmsanierungsprojekt Rothenburgstrasse zu koordinieren. Der Strassenabschnitt erhält Richtung Norden einen Radstreifen und in Richtung Süden einen kombinierten Rad-Bus-Streifen. Im Projektperimeter liegen auch die zwei Bushaltestellen. Die Bushaltestelle Bösfeld wird behindertengerecht ausgebaut, die Bushaltestelle Hübelistrasse wird verlegt und mit der Bushaltestelle Bösfeld kombiniert. Auf dem Strassenabschnitt wird ein lärmarmer Belag eingebaut und 18 Liegenschaften erhalten Lärmschutzfenster. Die Kosten belaufen sich auf rund 15,68 Millionen Franken einschliesslich Landerwerb. Ich gehe an dieser Stelle auf zwei Punkte ein. Erstens, Tempo 30 auch in Anbetracht der nächsten Botschaft. Wir haben von Ihrem Rat mit dem Planungsbericht Tempo 30 und der Volksinitiative einen klaren Auftrag erhalten. Zudem hat der Regierungsrat die Verordnung angepasst, wonach der Einsatz von Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen mit Verkehrsorientierung sehr restriktiv zu handhaben ist. Das haben wir hier umgesetzt. Sie haben das zur Kenntnis genommen. Beim Traktandum 26 sind Tempo-30-Zonen vorgesehen, beim Traktandum 25 nicht. Das ist auch ein Ergebnis Ihres Auftrags an die Regierung. Zweitens ist es mir wichtig zu betonen, dass das Projekt im Agglomerationsprogramm angedacht respektive dort enthalten ist. Das heisst, dass wir auch Bundesgelder erhalten. Die Bundesgelder sind aber auch an Endtermine geknüpft, sonst verlieren wir diese. Aus unserer Sicht ist es deshalb wichtig, Nägel mit Köpfen zu machen. Auch wichtig ist, dass die Gemeinde Emmen bei beiden Projekten immer mit einbezogen wurde. Sie haben das gehört und die Gemeinde Emmen ist damit einverstanden.

Aus unserer Sicht ist es nun an der Zeit, die beiden Vorlagen zu genehmigen. Weitere Anpassungen, die über das bewilligte Projekt hinausgehen respektive die nicht im Rahmen der Projektauflage erfüllt werden können, würden zu erheblichen Verzögerungen führen. Wenn wir Projektanpassungen vornehmen und diese neu auflegen müssen, dann können neu auch wieder Einsprachen gemacht werden. Solche Einsprachen sind bereits im Gange. Das heisst, dass wir einen Prozessschritt zurückgefallen würden. Im Moment haben wir noch Zeit, weil der Autobahnanschluss Emmen Nord erst noch kommt. Aber mit den bereits laufenden Gerichtsverfahren werden wir diese Zeit locker benötigen, je nachdem, wie lange es dauert. In diesem Sinn bitte ich Sie, auf die Vorlagen einzutreten und in der Schlussabstimmung zuzustimmen. Ich werde mich in der Detailberatung zu den Rückweisungsanträgen äussern.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Franziska Rölli / Gian Waldvogel: Rückweisung.
Die Veloinfrastruktur muss durchgehend sein. Der Kreisel ist so zu ergänzen oder in Lichtsignalkreuzung umzubauen, dass kein Einfädeln der Radfahrer in den MIV mehr nötig ist.

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

Laura Spring: Dieser Antrag lag der VBK vor und wurde mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt.

Franziska Rölli: Wir beantragen die Rückweisung der Vorlage zur Überarbeitung mit der Forderung, den Kreisel so zu überarbeiten, dass für Velofahrende kein Einfädeln in den MIV nötig ist. Im betroffenen Abschnitt waren bereits im Radroutenkonzept von 1994 mit höchster Priorität Radstreifen zu realisieren. Im aufliegenden Velonetzplan ist der Abschnitt eine Velohauptroute. Der Kanton kann es sich nicht leisten, hier eine Velonetzlücke in Beton zu giessen. Es ist für uns nicht verständlich, dass die Mitte- und SVP-Fraktion keine Verzögerung im Projekt duldet, aber gleichzeitig durch die vorbehaltlose Zustimmung zum Projekt und somit zur Betonierung dieses nicht velotauglichen Kreisels die grösstmögliche Verzögerung für eine durchgehende Velohauptroute erreicht. Das Projekt muss zur Überarbeitung zurückgewiesen werden, um den Kanton vor einer millionenschweren Fehlinvestition zu schützen.

Gian Waldvogel: Das Wesentliche wurde von Franziska Rölli gesagt. Es ist keine nachhaltige Investition, jetzt ein Projekt mit Sicherheitsdefiziten zu verabschieden. Das ist nicht die Form von Investitionen, die ich in diesem Rat tätigen möchte. Ich möchte nochmals betonen, dass es um eine Investition in eine gute Velostruktur geht, die allenfalls separat geführt werden kann. Das führt auch dazu, dass der MIV auf diesem Abschnitt sicher und besser fliessen kann. Wir haben eine Umstiegsstrategie, auch in der Mobilität. Eine attraktive Veloinfrastruktur für alle, also für 8- bis 80-Jährige, ist essenziell. Wir möchten keine solchen Sicherheitslücken im Velonetz auf einer Velohauptroute in Beton giessen. Deshalb halten wir an unserem Rückweisungsantrag fest.

Sarah Bühler-Häfliger: Statistiken zeigen, dass bei Kreiseln viele Unfälle passieren. Es ist darum nicht nachvollziehbar, warum im vorliegenden Projekt bei der Umsetzung der Velostandards der Kreisel ausgelassen wurde. Der Kreisel im Projektperimeter ist ohne separate Veloführung oder andere Massnahmen zur Sicherheit der Velofahrenden geplant. Velofahrerinnen und Velofahrer sollen vor dem Kreisel ab dem Radstreifen auf die Strasse fahren, in den Auto- und Lastwagenverkehr vor dem Kreisel einfädeln und dann in der Mitte des Autofahrstreifens im Kreisel fahren, bis sie zu ihrer Ausfahrt kommen und dann wieder auf den Radstreifen wechseln. So ist es theoretisch angedacht, doch dass dies in der Praxis funktioniert, bezweifle ich. Man vergass in der theoretischen Ausarbeitung schlicht die Bedürfnisse und das Fahrverhalten besonders von schwächeren und nicht so geübten Velofahrerinnen und -fahrern und von Kindern. Für sie ist es enorm schwierig und gefährlich, so in den Kreisel einzufädeln, es braucht eine Portion Glück, damit es nicht zu Unfällen kommt. Wenn wir dies nicht tun, dann unterbricht der Kreisel eben die Veloinfrastruktur und die Sicherheit der Velofahrenden wird gefährdet. Das wollen wir sicher nicht. Das vorliegende Projekt wird erst nach Fertigstellung des Autobahnanschlusses realisiert. Der Kanton soll deshalb die verbleibende Zeit nutzen, um die Kreiselsituation noch einmal zu prüfen und für die Sicherheit der Velofahrenden anzupassen. Als SP-Fraktion unterstützen wir den Handlungsbedarf in der Sache des Kreisels auf jeden Fall und werden deshalb diesen Antrag

grossmehrheitlich annehmen. Es wird einzelne Enthaltungen geben, eben aufgrund der unterschiedlichen Herangehensweise, wie der Kreisel verbessert werden soll.

Christian Meister: Ich lege meine Interessenbindung als Anwohner offen. Wenn ich von meinem Zuhause wegfahre, erfolgt das immer über den Ferus, das Feld oder wie auch immer man den Kreisel in der Rothenburgstrasse nennen will. Einmal mit dem Auto, einmal mit dem Velo. Wenn ich den Kreisel mit dem Velo befahre, fühle ich mich sicher. Ich nehme zur Kenntnis, dass ich als furchtloser Velofahrer gelte. Wie gelernt, fahre ich in der Mitte der Spur, das ist kein Problem. Das Problem ist aber die Rothenburgstrasse, sie ist viel zu eng, und für mich mit dem Velo hat es keinen Platz. Man muss schauen, dass man mit dem Velo vor lauter Spuren im Asphalt nicht hinfällt oder, weil es so eng ist, nicht den Randstein trifft. Das ist für mich das viel grössere Problem. Es stresst zudem viele Velofahrende, wenn der Bus oder ein Lastwagen so nahekommt. Eine Verzögerung wegen des Kreisels bringt vielleicht eine etwas bessere Lösung, die aber ebenfalls umstritten sein wird. Aber es kommt zu weiteren Verzögerungen bei der Planung der Rothenburgstrasse. Das ist für mich das viel grössere Problem. Deshalb lehne ich beide Anträge ab und hoffe auf einen möglichst schnellen Baubeginn. Die Sicherheit beim Kreisel pragmatisch zu erhöhen und zum Beispiel einen Velosack am Boden einzuzeichnen, finde ich grundsätzlich eine gute Lösung, die ich unterstütze. Das kann man in die Umsetzung einfliessen lassen, aber dazu braucht es keine Ehrenrunde, die zu Verzögerungen führt.

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

Fabian Peter: Ich spreche zu beiden Anträgen, denn es geht bei beiden um Velofahrende und Sicherheit. Erstens werden wir in den nächsten Jahren einige Projekte mit Dekreten in Ihrem Rat behandeln, die noch nicht den neuen Richtlinien der Fahrradvorzugsrouten usw. entsprechen, weil diese schon vor vielen Jahren mit der Planung begonnen haben. Das ist immer so. Wenn man neue Regularien einführt, erfolgt eine Übergangszeit. Ansonsten müssten wir jetzt überall von vorne anfangen, und das würde jahrelange Verzögerungen insgesamt bewirken. Zweitens muss ich festhalten, dass es in diesem Sinn keine Schutzdefizite gibt. Ich kann das kurz aus fachlicher Sicht darstellen. Seit dem Jahr 2021 gibt es das «Handbuch Infrastruktur Veloverkehr in Kreuzungen» des Bundesamtes für Strassen (Astra) und der Velokonferenz Schweiz. Das hat sich bewährt und wird auch vom Kanton Luzern angewendet respektive wir orientieren uns daran. Demnach wird bei der Einfahrt in einen Kreisel angestrebt, dass die Verkehrsteilnehmenden hintereinander fahren. Um die Verflechtung zu verdeutlichen und Rechtsabbiegeunfälle zu vermeiden, enden Radstreifen in der Regel 20 bis 25 Meter vor der Kreiseleinfahrt beziehungsweise 15 bis 20 Meter vor dem Fussgängerstreifen. Das Sicherheitsaudit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) hat der projektierten Lösung so, wie sie jetzt vorliegt und über die Sie heute bestimmen können, gutgeheissen. Das ist mir auch wichtig. Die BFU als massgebende Organisation hat dem Projekt so zugestimmt. Ein Umbau in eine Lichtsignalanlage wäre eine weitere Alternative und wurde im Variantenstudium geprüft, aber aufgrund wesentlicher Nachteile gegenüber der Kreislösung verworfen. Ich habe in der Kommissionsitzung erklärt, dass wir im Rahmen des aufgelegten Projekts nochmals Überprüfungen vornehmen. Beispielsweise Christian Meister hat gesagt, dass wir die Signalisierungsthemen und alles, was im Rahmen des Perimeters noch möglich ist, nochmals prüfen sollen. Das nehmen wir gerne mit. Aber wenn wir das Projekt ausdehnen oder erweitern müssen und eine Neuauflage erforderlich wird, beginnt es mit den Behandlungen der Einsprachen von vorn, was zu einer Verzögerung von Jahren führen wird. Wenn wir zusätzlichen Boden benötigen, sind auch weitere Eigentümer betroffen. Das könnte allenfalls weitere Enteignungen mit sich bringen. In diesem Sinn sehen wir das nicht als Variante. Deshalb bitte ich Sie, die beiden Anträge abzulehnen und dem Dekret zuzustimmen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 72 zu 29 Stimmen ab.

Antrag Sarah Bühler-Häfliger zu Ziffer 3: 3. Der Regierungsrat wird beauftragt, bei der weiteren Planung und Realisierung des Projekts die Umsetzung der Verkehrssicherheitsmassnahmen für Velofahrende im Kreisel zu gewährleisten und somit die durchgehende Veloinfrastruktur zu optimieren.

Ziffer 3 wird zu Ziffer 4.

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

Laura Spring: Dieser Antrag lag der VBK in dieser Form nicht vor.

Sarah Bühler-Häfliger: Einig sind wir uns sicher darin, dass die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, hier vor allem der Velofahrerinnen und Velofahrer, nicht gefährdet werden darf. Gefährliche Manöver wie das Einfädeln für die Velos an der Kreiseleinfahrt beeinträchtigen übrigens den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden, und das ist sicher auch nicht in Ihrem Interesse. Mit der vorliegenden Ergänzung zu der bestehenden Botschaft wollen wir die Sicherheit der Velofahrenden im Kreisel gewährleisten, und zwar ohne das Hauptprojekt zu gefährden oder zu verzögern. Der Regierungsrat hat bereits erklärt, dass es möglich wäre, die Kreiselsituation für die Velos hinsichtlich der Sicherheit noch einmal anzuschauen. Genau das wollen wir mit diesem Antrag erreichen. Die Formulierung lässt offen, die Sicherheit für die Velofahrenden mit einer Signalisations- oder Markierungsänderung, sogenannten Velosäcken, einer Markierung am Boden vor der Einfahrt in den Kreisel oder einem Lichtsignal bei der Einfahrt sehr niederschwellig zu verbessern. Das ist ohne Projektverzögerung, bis zur Fertigstellung des Autobahnanschlusses, zu bewerkstelligen. Und dies innerhalb der bestehenden Botschaft, die Vorlage muss nicht zurückgewiesen werden. Die Vorlage muss zudem weder ausgedehnt noch erweitert werden. Ich bitte Sie deshalb, diesem Antrag als Ergänzung der Vorlage zuzustimmen.

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

Fabian Peter: Ich fasse mich kurz. Im Grundsatz sind wir damit einverstanden, das nochmals zu prüfen. Wir haben aber Mühe mit der Formulierung, wonach die durchgehende Veloinfrastruktur zu optimieren ist. Wir könnten so in die Situation kommen, dass es plötzlich um die Auslegung dieses Auftrags geht. Wir sichern Ihnen zu, dass wir im Rahmen des aufgelegten Projekts nochmals eine Prüfung vornehmen, ohne dass es zu Verzögerungen kommt. Aber dieser Antrag ist nicht notwendig und würde nur zu zusätzlichem Interpretationsbedarf führen, ob es doch eine neue Projektauflage braucht. Ich bitte Sie daher, den Antrag abzulehnen. Wir werden aber Velosäcke oder weitere Massnahmen prüfen, die im Rahmen der Projektauflage möglich sind.

Der Rat lehnt den Antrag mit 71 zu 36 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 15, Rothenburgstrasse, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Kapf (exkl.), Gemeinde Emmen, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 72 zu 34 Stimmen zu.